

Dalle antenne straniere qualche immagine per noi

# La TV di MALTA

## «coprirà» il Sud

# per le corse d'auto?

Mentre la nostra Tv si disinteressa completamente delle gare automobilistiche — e quando lo fa, minimizza al massimo i cosiddetti «servizi» che presenta nelle sue concitate trasmissioni dedicate allo sport — altre emittenti premono da tutte le parti ponendo in serio pericolo la monopolicità della RAI.

Radio Montecarlo sta «affilando» le sue lame con la installazione di antenne in Corsica e sulla Costa Azzurra, a ridosso di quella ligure; la Svizzera ha già una larga fetta

sta organizzando per irradiare dalle sue antenne programmi adatti ai telespettatori italiani e delle coste africane. Questi ultimi, che ricevono piuttosto bene i nostri programmi, hanno più volte lamentato la mancanza di una rubrica sportiva comprendente anche le gare automobilistiche.

E il solerte Mintoff «junior» pare abbia colto la palla al balzo per organizzare una nuova rete che potesse soddisfare le esigenze tanto degli scontenti teleautentici del

«pizze» delle gare che verrebbero ritrasmesse a sole poche ore di distanza dalla fine della gara e per intero. Non commento in italiano (per il nostro sud) che verrebbe effettuato da uno dei migliori nomi dell'automobilismo sportivo. Per ora questo è «top secret», così come segrete sono le trattative.

Tuttavia se ne parla, anche se sottovoce; e quindi è molto probabile che già nel corso di questa stagione si possa verificare «il miracolo».

E la RAI? La RAI tace, come al solito; non dà credito alle voci, si limita a mantenere intatti i suoi programmi. E non fa assolutamente nulla per difendersi dai diversi «attacchi nemici».

Un giorno — e ci auguriamo ciò avvenga presto — nelle diverse stanze dei bottoni di viale Mazzini — ci si morderanno le mani e forse anche i gomiti. Ma sarà tardi, troppo tardi per rimediare.

Per ora dai nostri teleschermi — e le ultime settimane ne sono una lampante conferma — ci si limita a mostrare automobili in tutte le dimensioni: ma si tratta di macchine inserite nei «Caroselli», nei «Tic tac», in tutte quelle stripes pubblicitarie nelle quali l'automobile fa comodo ma non costituisce motivo di dissenso. Macchine se ne vedono e se ne sono viste nei film, nei telefilm, negli sceneggiati (persino «Puccini», il romantico e intellettuale musicista è stato mostrato a bordo delle sue amatissime auto!), in tutti quei programmi, insomma, dove lo sport è escluso. Automobili si intravedono, ancora e spesso, nelle sigle di programmi «pseudo-culturali» che per il solo fatto di trattare gli attualissimi problemi ecologici (e sembra che per il momento non ne esistano altri) ritengono opportuno far notare che le macchine contribuiscono alla distruzione del nostro pianeta.

Le auto sono presenti solo quando c'è da fare del saccentismo moralistico (come è avvenuto nella puntata di «Abbasso, evviva» nella ridicola trasmissione di unanimità sportiva). Per il resto spazio a tutti gli altri sport. La CSAI dal canto suo, continua a ignorare il problema e a non muovere paglia per sollecitare i dirigenti televisivi. Le altre Commissioni sportive si agitano, si muovono, si danno da fare chiamando anche a sostegno delle proprie tesi il mondo politico. I rappresentanti dell'automobilismo sportivo si accontentano di attendere che qualcosa succeda; e aspettano, fiduciosi. La RAI, ovviamente, ne approfitta. Ma fino a quando? Lo abbiamo detto, al principio: le altre tv premono e riusciranno a conquistarsi le simpatie dei nostri scontenti telespettatori. Cosa accadrà quando dei programmi RAI nessuno vorrà più saperne?

Gio' Luni



## Il circuito ideale

● L'ADAC è giunto alla conclusione che «il circuito ideale deve avere uno sviluppo di 4,5-6 km, larghezza da 10 a 14 metri». Per questo lancia il progetto di un circuito, il cui finanziamento garantirebbe, oltre alla costruzione, un parco divertimenti e per sport. Il terreno scelto sarebbe nell'Assia, a circa 60 chilometri da Francoforte, e il nome del circuito «Schotterring».

● Il francese Claude Laurent parteciperà al RALLY DEL MAROCCO con una Citroën. Si ignorano per ora i nomi degli altri piloti della Casa, che saranno al via del rally il 9 maggio.

● Il pilota francese dell'Alpine F.3, LUCIEN GUITTENY, piloterà quasi certamente una Ferrari Daytona alla 24 Ore di Le Mans. La vettura appartiene al team North American di Chinetti e compagno di Guitteny sarà probabilmente François Migault.

● Una delle ENSIGN ex ufficiali dell'Iberia, con le quali l'anno scorso gareggiarono Mike Walker e von Opel, è stata comprata dal pilota danese di F.3 Ole Vejlund che farà tutta la stagione, compreso il campionato John Player.

## SCHUPPAN aspetta...

● L'enigmatico Louis Stanley ha confermato che SCHUPPAN è ancora parte del team BRM, anche se, data la presenza di Regazzoni, Beltoise e Lauda, è chiaro che un pilota dovrà sparire, se la BRM si limiterà, come dice, a fare correre soltanto tre vetture. Alla domanda sul destino di Schuppan, Stanley ha risposto: «Ci regoleremo sul momento. Lui intanto è contento di essere nel team, viene pagato e ha un contratto». Ha poi aggiunto: «Non s'ingaggia un pilota di Grand Prix per lasciarlo seduto sul bancone del box. Vern è bravo e fra un paio d'anni, con più esperienza, sarà molto competitivo». Intanto Schuppan, che non fiata, sta seduto sul bancone del box.

● Per via di problemi di consegna, è possibile che Sid Taylor compri una Trojan con cui JODY SCHECKTER parteciperà al campionato Lyggett & Myers di F. 5000. La Trojan ora garantisce consegne in tre-quattro settimane, tempo al quale la Chevron non può stare alla pari.

● Adesso pare sicuro che nel 1975 BARCELONA avrà un nuovo circuito permanente, ma non si sa ancora esattamente dove sorgerà. Si dice però che sarebbe situato dietro il Tibidabo, la collina che domina la città ad occidente, e collegato ai grandi centri abitati da una buona rete stradale, eliminando gli inconvenienti accusati in questo senso da Montjuich.

● JEAN BLANC, lo svizzero di cui avevamo già detto l'intenzione di correre in F.1, l'ha confermata. Spera di esordire al G.P. d'Italia con una Surtees o con una McLaren.

● Alla Terrazza Martini è stata presentata la biografia di NINO FARINA intitolata «A braccia tese». Erano presenti alti esponenti del mondo automobilistico e Giovannino Lurani, che era amico di Farina, ha ricordato il campione.

● Si ricomincia a dire che GRAHAM HILL, oltre a correre con la Shadow F.1, si cimenterà anche nella F.5000 americana per il team Roy Woods.

## Lo sponsor costringe SURTEES a rompere il «fronte F.2»

LONDRA - Il team «Matchbox» Surtees ha annunciato che parteciperà alla gara di MALLORY PARK con due Surtees Fina di F.2 patrocinate dalla «Matchbox». Uno dei piloti sarà Jochen Mass, l'altro è ancora da nominare. John Surtees ci tiene comunque a chiarire che partecipa a malincuore a questa gara e lo fa soltanto per rispettare gli accordi presi col suo patrocinatore, cioè di prendere parte a gare inglesi. Ritiene infatti che il concetto di dare ai concorrenti una percentuale sui biglietti venduti sia giusta, ma che nel caso di Mallory Park sia stato applicato in un modo che può essere soltanto dannoso per i concorrenti «seri» e per la F.2 in generale.

● È confermato che la Esso patrocinerà la gara di F.2 a THRUXTON il lunedì di Pasqua. Il segretario del BARC ha sinceramente ammesso che senza questo patrocinio la gara non avrebbe potuto svolgersi. Infatti la corsa di F.2 in programma sullo stesso circuito per il 28 maggio sarà quasi certamente annullata, appunto per mancanza di patrocinio. Si era cercato di organizzare, in sostituzione, una corsa per il campionato due litri, ma la CSI non lo ha permesso, probabilmente istigata dagli organizzatori della 1000 Km del Nurburgring, in concomitanza. Ora si parla di una prova dell'Inter-serie, ma nulla è stato deciso.

● La NISSAN-DATSUN ha intenzione di partecipare a gare turismo in Inghilterra, quest'anno, ma i concessionari ci tengono a chiarire che si tratterà soltanto di un'attività «esplorativa», per imparare. In luglio e in agosto arriveranno due coupé Cherry e un coupé 1200 gruppo 2, che saranno affidati a piloti giapponesi. Fra l'altro parteciperanno al week-end del grande premio a Silverstone.

## MARCH F.1 senza STP

● Sempre più improbabile che la STP patrocini la MARCH F.1 dopo il GP del Sud Africa. Granatelli è poco convinto della «trovata» Jarier, soprattutto dopo la mediocre figura fatta in Brasile. Tra parentesi, a Daytona Granatelli ha funto da guida a re Hussein di Giordania, presente sul circuito. Jarier, comunque, non corre rischi, grazie al patrocinio della Arnold, della Marlboro e della Shell.

● Per la gara di F.2 di Mallory Park la MARCH-STP ha iscritto due vetture per Jarier e Beltoise, dato che Regazzoni non può correre per i suoi impegni con la BRM. Si è preferito Beltoise a Stuck, mentre una terza March (privata) correrà con Vandervell. Sicura la presenza di tre GRD, per Wisell, Gunnarsson e Williamson.

 tv

 radio

### Programmi dal 6 al 12 marzo

<p><b>DOMENICA 11</b></p> <p style="text-align: center;">Programma nazionale</p> <p>Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b></p> <p style="text-align: center;">Programma nazionale</p> <p>Ore 13,40 (al termine del telegiornale) - Sport.</p> <p>Ore 19,45 - Telegiornale sport.</p> <p>Ore 20,40 (al termine del telegiornale) - Sport.</p> <hr/> <p style="text-align: center; background-color: black; color: white; padding: 2px;"><b>TV Svizzera</b></p> <p><b>MARTEDI' 6</b></p> <p>Ore 21,50 - Notizie Sportive.</p> <p><b>SABATO 10</b></p> <p>Ore 22,10 - Sabato sport.</p> <p><b>DOMENICA 11</b></p> <p>Ore 18,00 - Domenica Sport</p> <p>Ore 22,05 - La Domenica Sportiva (parzialmente a colori)</p> <p><b>LUNEDI' 12</b></p> <p>Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.</p>	<p><b>GIOVEDI' 8</b></p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>Ore 18,00 - Speciale Sport.</p> <p><b>SABATO 10</b></p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>Ore 11,35 - Ruote e motori.</p> <p><b>DOMENICA 11</b></p> <p style="text-align: center;">Programma nazionale</p> <p>Ore 22,40 - Sera sport.</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>Ore 12,00 - Anteprima sport.</p> <p>Ore 17,30 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p>Ore 20,30 - Sera Sport</p> <p><b>LUNEDI' 12</b></p> <p style="text-align: center;">Programma nazionale</p> <p>Ore 8,00 - Lunedì sport.</p> <p>Ore 20,00 - Radiosport.</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b></p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.</p> <p style="text-align: center;">Terzo programma</p> <p>Ore 18,30 - Bollettino trasmissibilità strade statali.</p> <p><b>SABATO-DOMENICA</b></p> <p style="text-align: center;">Programma nazionale</p> <p><b>Giornale Radio:</b> ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p><b>Giornale Radio:</b> ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.</p>
---	--

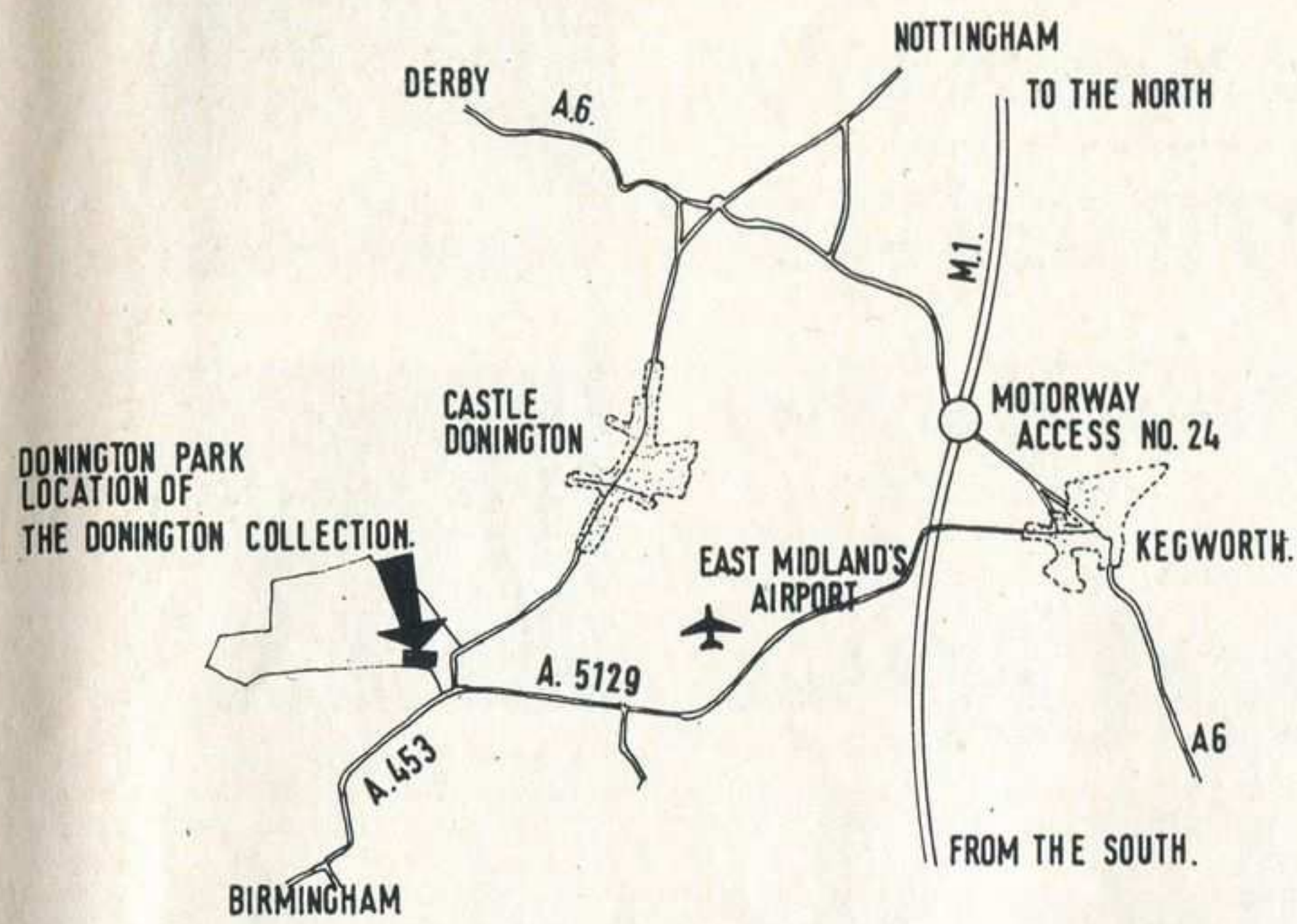
di telespettatori nella fascia settentrionale dell'Italia; la Jugoslavia si è accaparrata la zona est del nostro Paese e ora la «tv-pirata» di Biella ha inferto il suo ultimo colpo.

Ultimo? Non proprio se si deve dar credito alle voci, sempre più insistenti, di una ulteriore intrusione televisiva, quella di Malta che per opera di Don Mintoff, o meglio del suo meno celebre ma non meno attivo fratello, si

terzo mondo che degli italiani del sud. Sembra che le trattative con la BBC, e con altre stazioni inglesi, siano a buon punto tanto che si dice che le prossime corse automobilistiche potranno essere viste, forse per il momento solo registrate, anche a colori.

Si parla già dei Gran Premi europei, e soprattutto di Brands Hatch, per i quali Malta si sarebbe assicurato l'invio, mediante aereo, delle

TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT • TUTTESPRINT



## Al museo di DONINGTON la TYRRELL « pigliatutto »

LONDRA - Quando si inaugurerà il Museo di Wheatcroft, a Donington, il 17 marzo, come diciamo in altra parte del giornale, fra le vetture esposte ci sarà anche la Tyrrell Ford con cui Jackie Stewart vinse il mondiale 1971.

Wheatcroft ha infatti confermato che la famosa 003, rappresenta « un'iscrizione dell'ultimo minuto », dopo discussioni avute con Ken Tyrrell della macchina che Stewart ha condotto alla vittoria in otto Grandi Premi, forse il massimo mai vinto da un solo telaio dopo l'inizio del mondiale, nel 1950. Soltanto un'altra vettura, della collezione di Donington, può forse accollarsi lo stesso vanto: una Ferrari pilotata da Ascari nel 1952 e nel 1953. Infatti il pilota italiano vinse quattro Grandi Premi con questa vettura nel 1953, ma benché vincessero anche sei Grandi Premi e il campionato mondiale nel 1952, non esistono prove concrete che abbia pilotato la stessa vettura per ogni vittoria ottenuta. Il museo Donington è comunque a posto, dato che esporrà entrambe le macchine! Ecco invece l'ultima Tyrrell F. 1 con le vetture trasporto del team, compreso l'ultimo Ford Transit per i meccanici, rappresentati dal capo meccanico Roger Hill e Roland Law, qui ritratti accanto a Ken Tyrrell.



Sullo sfondo del bellissimo camion del team, Ken Tyrrell ed i suoi meccanici Roger Hill e Roland Law presentano il nuovo Transit Ford da « assistenza veloce », con motore V6 2500 cc per alte prestazioni

● Il round finale del CAMPIONATO Lyggett & Myers di F. 5000 si svolgerà definitivamente a Pocono il 3 settembre. Come le altre otto prove, si correrà in due manche e una finale.

● Il pilota di F.3 svedese ULF SVENSSON, ha comprato una nuova Brabham BT41 per la sua ventesima stagione di corse.

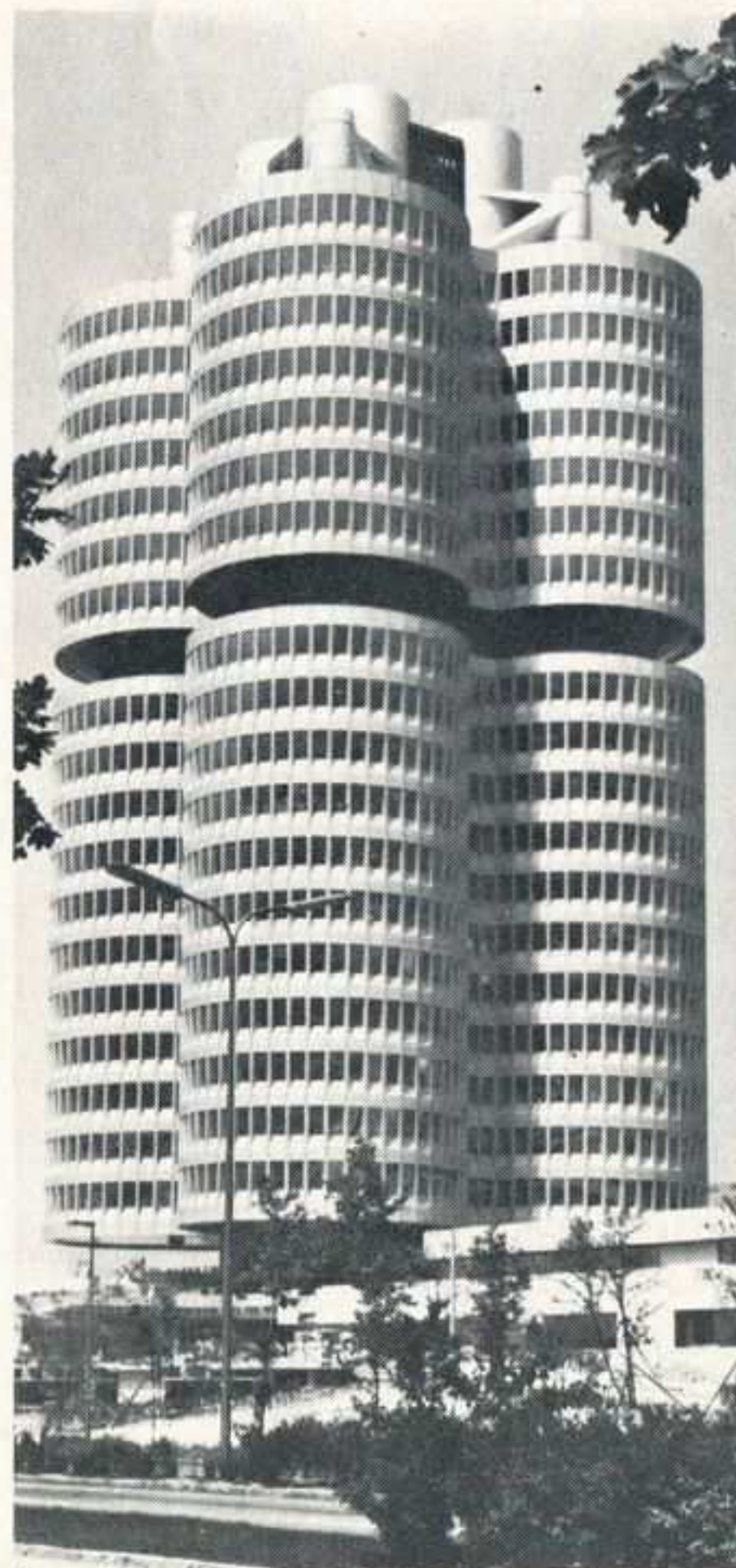
● HOURLEY HAYWOOD, co-vincitore a Daytona ha comprato la Porsche Can-Am con compressore di Peter Gregg per la prossima stagione. Non si sa ancora chi lo patrocinerà.

● Anche quest'anno la Shellsport darà i suoi premi GOLD STAR, ampliando però il numero di piloti ai quali potrà andare e aumentando l'entità. Potranno ottenere i premi i piloti che usano lubrificante Shell.

● Il team belga VDS continuerà a fare correre una F. 5000 per TEDDY PILETTE nel campionato Rothmans. Dopo avere usato le McLaren nel 1971 e 1972, ora il VDS passa alla Chevron e ha ordinato una nuova B24 con motore Morand.

● BRUNO PESCIA, il corridore ticinese ben conosciuto anche in Italia per le sue annuali apparizioni in competizioni di F. 3 e F. Ford, correrà quest'anno anche per la SCUDERIA FILIPINETTI con uno spider 128 Fiat.

● BRIAN NELSON ha rinunciato alla sua carriera in monoposto, dopo la morte della sua fidanzata, Liza Haddick, scomparsa recentemente in un incidente stradale. Nelson doveva correre con una Crosslé 22F nel campionato della Formula Atlantic.



## La Torre BMW

MONACO DI BAVIERA - Questo quadruplicato silos a finestre, che con i suoi 19 piani e il movimento architettonico ricorda nell'elemento singolo la Torre di Pisa, è la nuova sede della Bayerische Motor Werke AG, ovvero la BMW Haus. L'ardita opera che al 12. piano presenta una terrazza a superficie totale, sorge a Monaco di Baviera, in Patuelring 113.

● A Roma, presso la sede del MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI, è avvenuto l'insediamento della speciale Commissione consultiva e di studio per il traffico. Dopo avere ricordato che entro l'anno sarà portata a termine la revisione del Codice della Strada, il ministro GULLOTTI ha concluso la riunione affermando che nella strategia prevista dalla nuova commissione, « l'obiettivo è di coinvolgere come protagonisti diretti tutte le forze interessate all'utenza dei trasporti ».

● FRANCESCO CERULLI IRELLI e RICCIARDO RICCI, rispettivamente campioni italiani vetture Sport e Turismo speciale 1972, saranno premiati il 26 marzo dalla Scuderia Nettuno e dall'Automobile Club Bologna in occasione della tradizionale festa annuale dei due sodalizi.

## 3000 miliardi d'autostrada

● Ci sarà l'autostrada MILANO-MO-SCA? Si parla del consorzio internazionale dell'« autostrada dell'est », che dovrebbe passare da Vienna e dividersi poi in due parti: una a sud, verso Istanbul passando da Budapest e da Bucarest, l'altra a nord che si dirigerebbe verso Varsavia, Minsk, Smolensk e Mosca. Totale km 3400 e attraversamento di nove paesi. Costo previsto 3.000 miliardi di lire. Si sa poco d'altro, ma il nome IRI viene fatto.

● Secondo la rivista americana « Time » lo stabilimento di TOGLIATTI-GRAD non ha fruttato utili alla Fiat. « Time » dice che, pur essendo costato circa 480 miliardi di lire, ed essendo quindi il più importante monumento commerciale fra Est e Ovest, non ha dato alcun utile.

● Da analisi svolte a Torino, sia dal municipio che dalla stazione mobile della FIAT installata in un punto nevralgico del traffico, risulterebbe che l'automobile è meno colpevole di quanto si creda, per l'inquinamento dell'aria, e che le colpe maggiori sono da addebitare agli impianti di riscaldamento.

## Ancora AUMENTI

● La BMW ha aumentato i prezzi del mercato interno del 4,25 per cento in media. Per ora i prezzi export restano immutati, ma la Casa ha detto che dovranno essere ritoccati.

● Una SOCIETA' MECCANICA AUSTRALIANA ha realizzato una macchina speciale, contraddistinta dal marchio « MAYRACK » per mezzo della quale risulterà molto più facile, attraverso un sistema di trazioni particolarmente studiate, riportare il telaio e la carrozzeria di un veicolo incidentato ai loro precedenti allineamenti.

● Il BRDC ha annunciato che il bellissimo British EMPIRE TROPHY verrà assegnato di nuovo nel 1973. Verrà dato al pilota che avrà ottenuto il maggior numero di punti nelle seguenti quattro gare a Silverstone: 8 aprile, Daily Express; 23 aprile, gara del lunedì di Pasqua; 20 maggio, Martini Interserie; 23 settembre, Tourist Trophy.



● Una ditta britannica ha recentemente presentato questa elaborazione di una Mini Clubman GT 475. Le modifiche, piccole o grandi, apportate al corpo vettura tradizionale sono ben 50! Includono rifiniture in legno pregiato, braccioli, accendisigari ed impianto radio-giranastris, lavacrystallo elettrico, doppie trombe, antifurto sonoro con interruttore « segreto ». Il motore 1275 cc della British Leyland è dotato ora di testa Downton, con due carburatori. La velocità massima di questa Rolls-Royce in scala ridotta si aggira sui 160 Km/h.

● « Caravan-camping », viaggi e vacanze, regalo-novità, saranno i tre temi fondamentali della rassegna mondiale che avrà luogo a Genova dal 17 al 25 marzo 1973. Le tre manifestazioni che si rivolgono a un pubblico di massa, vogliono essere una rassegna completa ed organica dell'offerta di consumi di particolare attualità e saranno completate da manifestazioni specialistiche quali « NOI I GIOVANI », « SELEZIONE DELLE GALERIE D'ARTE ITALIANE », « COSE DI DOMANI », e « MOSTRA DELLA FILATELIA SCOUT ». Il tutto nel quartiere fieristico di Genova.



## L'abecedario dello sport auto '73

Il tanto atteso FIA Year Book 1973 è finalmente apparso. Il ritardo era stato tempestivamente annunciato dagli editori, i quali si erano scusati assicurando che l'inconveniente dipendeva da fattori indipendenti, aggiungendo che il maggior numero di pagine e d'informazioni avrebbe consolato chi aveva atteso.

Avevano ragione, perché quest'anno l'Year Book — che ha cinque anni di vita e in generale è esaurito entro poche settimane dalla pubblicazione — è più ricco del solito: le sezioni sono diventate sette, anziché le solite sei, ognuna stampata in colore diverso per facilitarne la consultazione e c'è, inoltre, una sezione nuova che riguarda le misure di sicurezza per i circuiti.

Non mancano, come al solito, foto e biografie dei 35 piloti classificati FIA, foto dei 120 piloti di primo piano non classificati e tutti i vincitori dei campionati FIA 1972. Poi ben 83 foto, oltre a particolari tecnici, delle principali vetture sport, turismo, corsa e da rally del mondo, il testo del codice sportivo internazionale 1973, compresi gli importanti allegati H e J, elenchi di vetture omologate, regolamenti dei campionati di quest'anno e tracciati e descrizioni di 104, fra i più importanti circuiti e percorsi per gare in salita.

Il FIA Year Book viene edito a Londra dalla Patrick Stephens Ltd. (9, Ely Place) in collaborazione con la stessa Federazione Internazionale dell'Automobile e viene distribuito dalla stessa editrice. L'edizione italiana viene curata dalla LEA (Libreria dell'Automobile - via Marsala 8 - 00185 Roma) presso la quale può essere richiesto. Il suo costo in Italia è di Lire 3.500.

I titolari di Licenza internazionale sportiva in Italia, lo riceveranno dalla CSAI al costo di L. 3.000 unitamente all'Annuario Sportivo Italiano.

## All'asta un'auto di 75 anni

LONDRA - Quarantadue rarissime automobili d'epoca, fra le quali addirittura una delle tre autovetture Benz Grand Prix dell'anno 1908 (due posti, 120 HP), verranno messe all'asta il 22 marzo prossimo a Ginevra per iniziativa di Lord Montague di Beaulieu, creatore del celebre omonimo Museo dell'automobile in Inghilterra, e della Christie's di Ginevra. Le 42 automobili provenienti da Francia, Italia, Germania, Gran Bretagna e dalla stessa Svizzera, saranno esposte al Salone Internazionale dell'Automobile, mentre l'asta avrà luogo in un palazzo adiacente a quello delle esposizioni.

La più vecchia delle vetture che saranno vendute è una Aster-Margeot da 3 hp tipo « vis-à-vis » che risale probabilmente al 1898, seguita da una Phaeton Auge Cyclope da 5 hp tipo « dos-à-dos » del 1900. La più recente è invece uno spider Ferrari 3 litri a due posti del 1960.

**TURBO**

5 x 12  
5,5 x 13  
6 x 14

**STAR G.T.**

5,5 x 13  
6 x 14  
7 x 14

**PENTASTAR**

5,5 x 13  
6 x 14  
7 x 14

**QUALITÀ**

C'è voluta la TAVOLA ROTONDA della General Motors sulle  
CORSE TURISMO per ascoltare un PRESIDENTE CSAI più  
appassionato che « politicante » (in tema di mondiale Marche)

# L'esca delle «silhouettes» non aggancia la G. M.

MILANO - L'occasione della tavola rotonda promossa dalla General Motors Italia, mercoledì scorso al Circolo della Stampa di Milano, sul tema « UOMINI E MOTORI: dalle competizioni di Turismo preparato alla vettura di uso quotidiano », è stata quanto mai propizia al presidente della CSAI, ing. **ROGANO**, per un discorso franco e aperto sul complesso problema. Anzi, diciamo subito che è stato questo il discorso più saggio e ammirevole che abbiamo sentito pronunciare dal presidente Rogano da quando è alle redini della CSAI; la prima volta che lo sentiamo esprimersi da tecnico appassionato e non da presidente politicante. Evidentemente, le sue qualità stanno proprio nella prima sfera e per esprimersi ci vogliono di queste riunioni, non ufficiali, fra piloti, tecnici, sportivi, al di fuori dell'ambiente ACI, così condizionante.

Il discorso, un po' fuori tema, è stato molto ampio e dalla Turismo preparato è stato inevitabile scivolare, con l'aggancio delle famose «silhouettes», al campionato mondiale per marche ed ai Prototipi. Un breve richiamo storico, un crudo esame della situazione internazionale, una onesta constatazione di debolezza e di « vuoto di potere » da parte della FIA, l'altalena dei regolamenti, con spinte e controspinte, e qualche prospettiva per il futuro, a partire dalla prossima determinante riunione di Ginevra della CSI.

Certo, siamo in un momento difficile, in un momento di trasformazioni radicali, fra professionismo, dilettantismo, apporto pubblicitario, richiamo di interesse da parte delle grandi case; ma non parliamo di « vuoto di potere » come fatto d'oggi, giacché questo vuoto si trascina da oltre vent'anni. Giustamente il presidente Rogano avvertiva le «silhouettes» e molto opportunamente dichiara che il mondiale marche deve essere disputato da « marche » autentiche, come Ferrari, Alfa Romeo, Matra o Porsche: la Gulf-Mirage non è una marca. Eppure, a questi limiti ci hanno portato l'attuale vuoto di potere e la odierna forma di competizione: basterebbe applicare i regolamenti esistenti (officina riconosciuta in grado di costruire una determinata vettura; nome del costruttore del telaio seguito dal nome del costruttore del motore; eccetera) per evitare certe esagerazioni.

Insomma, al punto in cui siamo, bisogna fare una scelta decisa: automobilismo pubblicitario e puro spettacolo o automobilismo tecnico e industriale con

componente pubblicitaria e spettacolare. Se le marche ci sono e sono disposte ad affrontare questo campionato, la competizione ha ragione di esistere e si possono studiare tutte le formule regolamentari più intelligenti e moderne, in grado di soddisfare anche costruttori di gran nome, dalla Fiat alla General Motors, alla Ford, alla BMW, alla Renault, eccetera. Ma se queste marche non ci sono, ovvero non sono disposte ad entrare nella competizione, è inutile incolpare i regolamenti. E se i costruttori autentici si riducono a Ferrari e Alfa Romeo (non abbiamo avuto altri mondiali per marche con due nomi soltanto, pur con altissimo interesse?) possiamo anche rinunciare alla denominazione « marche »: è sufficiente il titolo di campionato mondiale Sport. Una vettura Sport, distinta dalla monoposto ha sempre avuto ragione di esistere e possiamo continuare a proporla con tutti i perfezionamenti di regolamento che vogliamo. Regolamenti

tecnicamente validi, non di comodo per gli organizzatori di Le Mans.

Del resto, è proprio questa tavola rotonda o conferenza della G.M. italiana a mettere implicitamente il dito sulla piaga: in apertura, dopo la brillante presentazione del collega Crespi, l'adetto stampa della marca, Costantini, ha proprio dichiarato che la General Motors non vuole assolutamente figurare ufficialmente nella competizione. Ma come, dopo tanta attività sportiva, tanti investimenti, buoni successi delle Opel, eccetera, ci si vuole ancora nascondere dietro il dito mignolo dell'assistenza ai clienti sportivi!

Questo è il punto chiave; tutto il resto non è che una serie di derivazioni o conseguenze. Il Bureau internazionale deve essere messo dinanzi alle proprie responsabilità e deve esprimersi con la massima chiarezza. Poi si potranno dare nuove impostazioni ai regolamenti; rovinare, però, un mondiale marche al so-

lo scopo di allestire un regolamento-esca per le case costruttrici, con inevitabili rischi fallimentari, ci sembra un po' troppo.

Per il resto, questa tavola rotonda è stata un po' scialba e inconcludente: una panoramica delle gare turismo nel mondo tratteggiata nella relazione del collega ZIGLIOTTO, una appassionata difesa del pilota-collaudatore e del pilota delle turismo in generale, fatta da **GIORGIO PIANTA**, e un accorato richiamo all'importante ruolo del preparatore, dovuto al bravissimo **CONRERO**, purtroppo assente per indisposizione, il cui intervento ha dovuto essere letto. Non si è capito che tipo di Turismo preparato si voglia e senza gli interventi di **DE LEONIBUS** e dell'ing. **TARUFFI**, si sarebbe sconfinato nell'assurdità.

Se la General Motors Italia ha indetto questa conferenza solo per attirare un po' di « mondo » alla premiazione dei propri piloti, **Pianta, Brai, Svizzero, Schon, Rosselli, Guarducci, Cané**, oltre a riconoscimenti per **Conrero, Facetti** e **Angiolini**, è solo un bel colpo di pubbliche relazioni.

Noi vogliamo sapere molto di più: desideriamo conoscere il pensiero delle grandi case su questo importante argomento della vettura Turismo preparato, giacché la vettura di uso quotidiano non è per la competizione, assolutamente; una preparazione o adattamento sono sempre necessari, per cui il vero Gruppo 1 resta una utopia inutile. Inoltre, un conto è preparare un regolamento sapendo di aver a che fare con la potenza industriale ed economica delle grandi marche e un altro è prevedere la competizione dilettantistica di tipo arcaico, con correnti privati e con i preparatori. Ma su questo argomento, tutto resta lettera morta e ogni discorso sfuma d'incanto.

La stessa Opel per il '73, nonostante le buone affermazioni della passata stagione, abbandona il Turismo e Gran Turismo, nella velocità, per dedicarsi prevalentemente ai rallies. Conrero potrà finalmente impiegare il suo eccellente motore Opel bialbero su una Sport due litri, usando il telaio Momo, la rivoluzionaria costruzione dell'ing. **Valentini**; e **Giorgio Pianta** potrà svolgere una buona attività. Allora, dinanzi a questa situazione e a queste prospettive, non sarebbe stato preferibile esprimersi con maggior chiarezza e decisione?

Enrico Benzing



● La SCUDERIA NORD OVEST di Torino ha tracciato il consuntivo della stagione automobilistica 1972: dallo stesso si evince che piloti del sodalizio hanno preso parte a 97 competizioni, con 285 presenze gara, riportando 51 vittorie di classe, 43 secondi posti e altri numerosi piazzamenti ai posti d'onore.

Grave crisi  
di dirigenti

## La RASENNA non compirà tre anni?

MONTECATINI TERME - Scuderie che nascono, scuderie che muiono: nei giorni scorsi la Toscana ha visto nascere una nuova formazione, la « Mugello Corse - Piloti Carlo Benelli », e con essa un nuovo motivo di agonismo nella regione, ma nei prossimi, salvo un miracolo, assisterà alla scomparsa di una giovane formazione che, nata da soli due anni, difficilmente inizierà il terzo. Si tratta della « Scuderia Rasenna » fondata nel 1971 per iniziativa di un gruppo di appassionati locali e che si presentò con un programma assai battagliero, con previsioni dimostrate troppo ottimistiche. In pochi mesi fu messo insieme un discreto numero di soci, il simbolo della scuderia appariva sempre più frequentemente sui campi di gare e tutto faceva sperare in un rimbombante futuro. Il punto a maggior merito della « Rasenna » fu senza dubbio la organizzazione, nel 1971 a Montecatini, della prima mostra mercato delle auto da corsa usate, manifestazione che suscitò notevole interesse nell'ambiente e che aveva tutte le carte in regola per proseguire nelle sue edizioni autunnali a stagione agonistica conclusa. Ma chi ha aspettato la fine del 1972 per la seconda edizione è rimasto deluso e da ciò si è delineata la non più felice posizione della formazione. Per sapere esattamente come stavano le cose abbiamo parlato col presidente, il dottor Sanesi, che in poche parole, ma pieno di tanta delusione, scoraggiamento, amarezza, ci ha spiegato cosa è successo.

Alla « Rasenna » sono venuti a mancare i soci e quindi lo spirito di club necessario per andare avanti e sopportare quegli impegni che ogni formazione non professionistica riflette sui promotori. Sanesi si è così trovato quasi solo, in modo da non poter nemmeno organizzare, da quattro mesi a questa parte, la riunione di chiusura e la classifica del campionato sociale. Situazione indubbiamente scoraggiante se si pensa all'entusiasmo con cui la formazione di Montecatini era stata creata e che subito aveva trovato simpatie.

Ma ora la realtà è quella che è e dietro il simbolo della « Rasenna » non c'è quasi più nessuno: per impedire lo scioglimento l'unica possibilità è offerta dall'inserimento di un nuovo gruppo dirigente che riesca a salvare il salvabile. Le condizioni obiettive per fare ciò non mancherebbero, il contesto sociale ed economico non è dei più sfavorevoli, (anche se qui gli « sponsor » pensano sempre al ciclismo o al calcio), e la zona d'influenza non è « coperta » da altre formazioni. Sono proprio decisi gli sportivi dell'auto di Montecatini e circondario, anche **Pistoia** è interessata tramite l'ACI, a dichiarare fallimento? Noi ci auguriamo di no, anche se la situazione è obiettivamente difficile, e speriamo in qualche uomo nuovo affinché la « Rasenna » continui la sua attività, non fosse che per riprendere l'organizzazione della mostra mercato dell'usato da corsa, iniziativa sulla quale si stanno appuntando già altri occhi interessati.

Marco Grandini

## Questi i premi G.M. - ITALIA ai «clienti sportivi» 1973

Che cosa farà la GENERAL MOTORS ITALIA per i clienti sportivi in questo '73? Ecco in sintesi.

● L'Autotecnica Conrero di Moncalieri (TO) è Concessionaria per le sole vetture sportive.

● I nuovi acquirenti di vetture sportive da adibire all'attività agonistica avranno come nel 1972 uno speciale tesserino, facendone opportuna richiesta alla G.M., fornendo questi dati: 1) Nominativo e indirizzo; 2) Numero Licenza CSAI valida per il 1973; 3. Estremi vettura acquistata.

I Clienti già in possesso del tesserino per il 1972, dovranno inviarlo sempre alla Sezione Sportiva G.M. segnalando contemporaneamente il numero della Licenza CSAI per il 1973, onde ottenere la vidimazione annuale. Il tesserino permetterà di ottenere sconti e un particolare trattamento per la mano d'opera e ricambi presso tutti i Concessionari. Questi i premi G.M. per i clienti sportivi:

VELOCITA'	I di Gruppo	I di Classe	II di Classe
Pista	150.000	100.000	50.000
Salita	100.000	75.000	40.000

RALLIES E REGOLARITA' - Tutte le gare valevoli per:

	I di Gr.	II di Gr.	III di Gr.	I di Cl.
Campionato Italiano Rallies	300.000	150.000	100.000	75.000
Trofeo Rallies Nazionale	250.000	100.000	70.000	50.000
Trofeo della Regolarità	100.000	50.000		

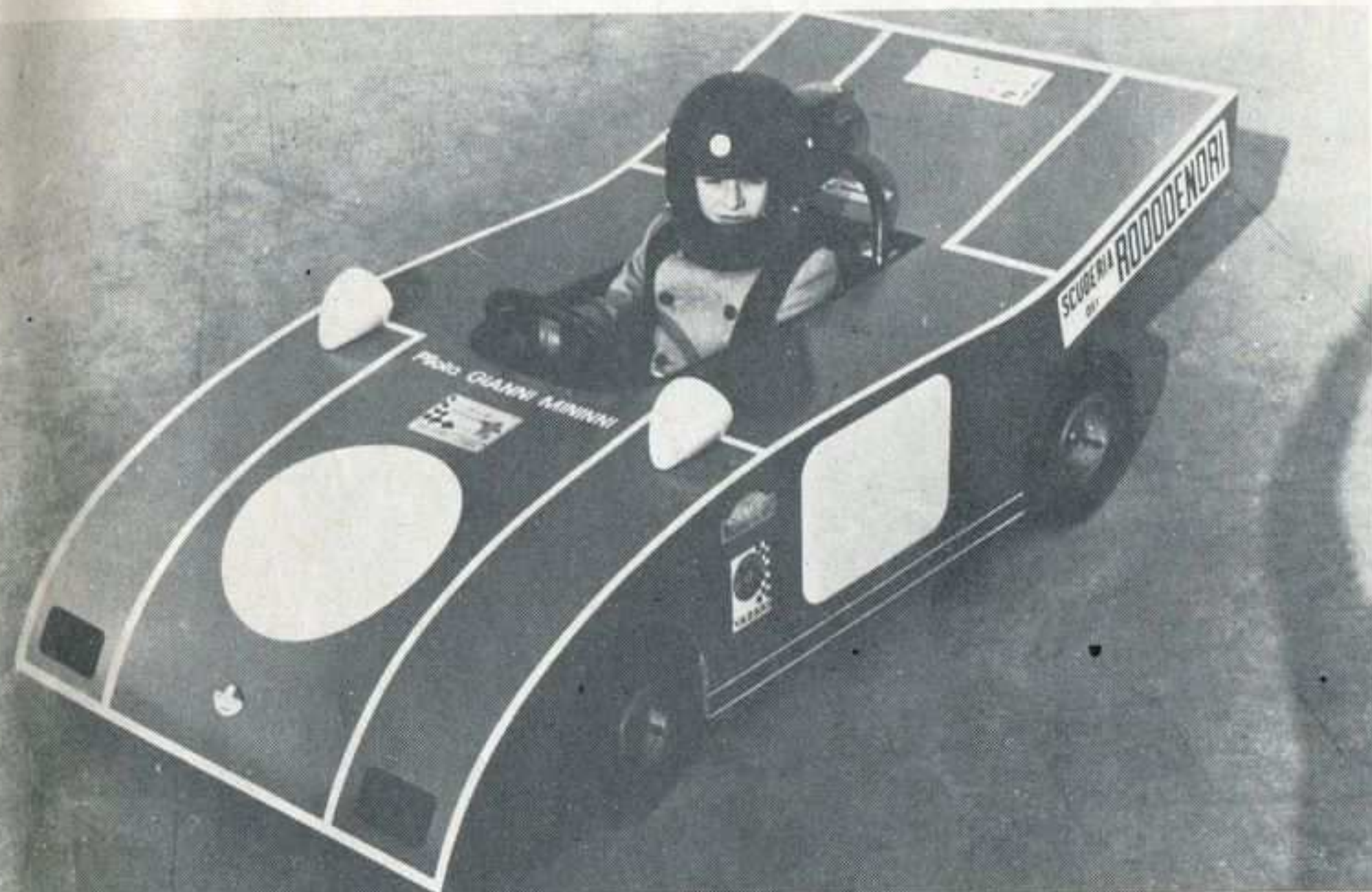
PREMI PER I TITOLI

Campionato T2 e GT4 - vincitore assoluto	L. 1.000.000
Campionato T2 e GT4 - vincitore di classe	500.000
Campionato assoluto della Montagna	1.000.000
Campionato Italiano Rallies CIR	1.000.000
Trofeo Italiano Rallies TNR	750.000
Trofeo della Regolarità	500.000
Coppa CSAI velocità femminile	300.000
Coppa CSAI Rally Turismo di serie - Gr. 1 (CIR)	500.000
Coppa CSAI Rally Gran Turismo di serie - Gr. 3 (CIR)	500.000
Coppa CSAI Conduttori Juniores	300.000
Trofeo Rally Nazionale - T/Gr. 1 (TNR)	350.000
Trofeo Rally Nazionale - GT/Gr. 3 (TNR)	350.000
Coppa delle Dame	200.000
Coppa CSAI Rallies Nazionali Femminile	350.000

# Rimborso spese alle gare per i piloti «RODODENDRI»

TORINO - La Scuderia Rododendri i cui dirigenti hanno recentemente concluso un vantaggioso abbinamento pubblicitario con la società «Le Autoparti» di Beinasco, ha varato il proprio programma sportivo per l'imminente stagione agonistica. Tutti i soci dello scorso anno si sono affrettati a riconfermare l'adesione, mentre alcuni giovani debuttanti sono entrati a far parte del sodalizio che, come sempre, non dimentica quella che è la sua funzione principale: il lancio di giovani piloti che portino nello sport automobilistico una nuova ventata di entusiasmo.

Nella sezione velocistica v'è un gran fermento e si preannuncia una nutrita partecipazione alla Targa Florio con i piloti Regis, Calandra, Taverna e Isgrò. Numerosa e di qualità la partecipazione al Challenge FISA con piloti in grado di primeggiare in tutte le categorie, mentre i



Il più giovane «pilota» della SCUDERIA RODODENDRI è sicuramente Gianni Minimi qui effigiato a bordo della sua «Mar-Nor» realizzata su telaio americano «GO» modificato e azionata da un motore Mc Culloc da 100 cc. Il pilotino parteciperà al mondiale dei minimodelli

conduttori di vetture sport e di monoposto stanno coscientemente preparandosi. Non meno vivo il settore rallies con tutte le case praticamente rappresentate. Non potranno mancare i risultati tanto è l'entusiasmo e la buona volontà che anima i «rododendri».

Fra pochi giorni avrà luogo la premiazione sociale e come di consueto i premiati riceveranno oltre ai trofei, coppe e medaglie, anche un incoraggiamento materiale derivante dalla suddivisione del monte premi messo in palio dalla scuderia. Per la stagione '73 la scuderia Rododendri pagherà anche il tanto sospirato rimborso spese, gara per gara, naturalmente condizionato ai risultati conseguiti dai vari piloti. Sarà una cifra modesta, ma sempre un incentivo a fare meglio e di più.



## Debuttano nella velocità

VERCELLI - «Chi sta bene non cambia» sembra essere stato il motto che ha animato l'annuale assemblea dei soci della Scuderia G. Bracco tenutasi nei giorni scorsi, con la conseguenza che il «direttivo» uscente è stato confermato integralmente ed all'unanimità. Pier Teresio Bocca, Roberto Garavaglia, Franco Greppi, Franco Perazzo e Carlo Savoia, con il tesoriere-segretario Vitaliano Leone, governeranno ancora le sorti della scuderia che nel 1973 oltre a confermare l'impegno in campo rallistico e regolaristico con ben 24 equipaggi, debutterà anche nel settore velocistico con vetture F. Italia, F. 850, F. Monza, granturismo e turismo preparato.

La scuderia che potrà ancora contare sui contributi dell'AC Vercelli, della Kleber e su alcuni abbinamenti pubblicitari, organizzerà la premiazione dei suoi piloti e del campione sociale P.T. Bocca (per la seconda volta consecutiva) il giorno 7 aprile, allestendo per l'occasione anche l'esposizione di tutte le vetture da competizione.

● Dopo la gamba rotta di Walker, adesso c'è il braccio rotto di HUNT. «Ero in campagna e mi sono messo a fare giochi cretini sull'erba. Sono caduto e mi sono rotto un braccio» ha raccontato il pilota, che ritiene però di essere perfettamente a posto per la gara di Mallory Park. Altra frattura in campo corsaiolo: quella di Mallock, che si è rotto una rotula sciando in Italia. Gli hanno però già tolto il gesso e correrà, come previsto, in Formula Atlantic per la Chequered Flag.

LUCCA - Con una lieta riunione conviviale la «Lucca Corse» ha festeggiato il suo primo anno di attività. La serata è servita anche a far conoscere a soci e sostenitori i programmi 1973, programmi che si imperniano, come ha detto il presidente dott. Righi, sull'accordo di collaborazione col Jolly Club e ciò per assicurare a quei soci che per la prima volta affronteranno la specialità, quell'assistenza materiale e quei consigli che soltanto una grande scuderia può assicurare. La squadra rally sarà formata da quattro equipaggi di cui due parteciperanno alle competizioni internazionali e due a quelle nazionali.

La sezione velocistica potrà contare su quindici piloti che parteciperanno a gare dei gruppi 5, 4, 2 e 1. Il parco macchine conta due vetture sport AMS 1300 e una Lotus 1600, una Formula Italia e una Pantera oltre alle vetture turismo preparato. Per i soci piloti sono previsti premi di classifica, di arrivo e un campionato sociale, oltre ad altre agevolazioni consistenti in contributi per carburante, olio, accessori e la possibilità di avere in uso vetture di proprietà della scuderia.

La premiazione dei soci sportivi Magenta, Giovannelli, Rafanelli, Paganucci, Giambastiani, Landi, Black, Di Rocco, Popoff, Moscardini, del direttore sportivo Moggia e dei principali sostenitori della scuderia quali la San Giorgio elettrodomestici, la Bull Oil e la fabbrica di auto-accessori Record, si è conclusa la simpatica serata.

● Dopo il suo annunciato ritiro dalle corse, WESTBURY ha detto che, aiutato dai suoi due fedeli meccanici, si occuperà del team di Coombs, formato di due Alpine di F. 2, e continuerà a fungere da ispettore di circuiti per la GPDA.



**LE PROSSIME GARE** 11 marzo, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 11, PISTA PERGUSA - Enna - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 18, PISTA DEL SOLE - Firenze - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1.a prova Campionato Regionale Toscano; 18, PISTA VERDE - S. Bartolomeo - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1.a prova Campionato Regionale Ligure; 18, PISTA DEL MARE - Fano - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA RO-MEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 19, PISTA PERGUSA - Enna - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 25, PISTA GIUNTI - Falerna - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1.a Coppa Primavera; 25, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 25, PISTA OTTAVA - Sassari - gara ch. cl. 100 cc; 25, AUTODROMO VARANO - Varano de' Melegari - K 250, Prova Campionato Italiano.

**PILOTI «teste di serie», calendari e programmi al Comitato Karting**

# Squadra «azzurra» FIK in... Formula ITALIA!

A Milano, a fine febbraio, com'è oramai consuetudine, si è riunito il Comitato Nazionale Karting. All'ordine del giorno due importanti argomenti, oltre quelli di ordinaria amministrazione, l'attività internazionale e quella nazionale, quest'ultima nei riflessi dei piloti di 1.a categoria.

La Federazione in proposito aveva presentato delle precise proposte per i due settori all'esame. In buona sostanza, le sue istanze hanno trovato risponda eppertanto l'attività internazionale del 1973 sarà condotta, con senso responsabile e con più oculatezza, dai responsabili della Federazione alla quale è stato demandato:

- 1) valutazione della convergenza sportiva di partecipazione alle prove titolate;
- 2) designazione dell'accompagnatore;
- 3) formazione delle rappresentative.

Il tutto alla luce dei presupposti, di dover il più possibile lanciare nell'agone sportivo più qualificato i giovani, da affiancare di volta in volta a quelli già con un'esperienza internazionale. Supervisore resta il dr. Giovanni Gallo, che dovrà di volta in volta avallare l'opera della Federazione.

Più delicato, e naturalmente più ampiamente discusso il destino di un gruppo di piloti della classe 100 cc. 1. categoria, che per aver monopolizzato interessi industriali, ed in un certo senso sportivi, oltre ad essere di ostacolo e di compressione all'avvento delle nuove leve, non hanno in questi ultimi anni, per motivi esclusivamente di legame industriale o commerciale, espresso quanto da loro giustamente si attendeva, mancando traguardi internazionali, (vedi Coppa Europa) di non difficile conquista.

In sostanza, la Federazione ha proposto la formazione di un gruppo di piloti, che vanno per la maggiore, da identificare in «teste di serie» riservando loro un gruppo di gare altamente qualificate e dove di volta in volta potranno incontrarsi assistiti come meglio crederanno e potranno. La proposta ricalca un po' la classificazione FIA dei piloti dell'automobile. Se ne avvantaggerà lo sport, lo spettacolo, ma più che mai sparirà dalle piste tensione, accecante rivalità, ostruzionismi e condotta al limite dell'ormai consueto «nero». Oltre tutto un pericolo da evitare quello cioè della emarginazione dei migliori, in ossequio alla politica propedeutica.

Politica propedeutica che, per il 1974, come annunciato dai responsabili della FIK, troverà la sua pratica realizzazione di una «Scuderia FIK» con due o tre vetture di Formula Italia.

Il gruppo dei piloti «teste di serie» sarebbe inizialmente

La neve contro l'apertura a PERGUSA

ENNA - L'inversione dell'andamento climatico, il nord diventato sud e viceversa, ha giocato un brutto scherzo all'avvio della stagione agonistica in Sicilia, che doveva, come negli anni scorsi, registrare un primo «en plein» sulla pista di Pergusa. Pioggia, vento e neve hanno ostacolato sia il regolare andamento delle gare, sia l'afflusso dei piloti, impediti, malgrado ogni buona volontà, che è sempre tanta, a portarsi sino ad Enna. La classe 125 non si è potuta mandarla in scena, e per le avverse condizioni sospesa al quindicesimo giro, la classe 100 cc. 1.a categoria, mentre era in testa Lastrino, seguito da La Malfa Salvatore e Vito De Bellis. Vittoria convalidata però anche perché la gara era verso l'epilogo. Nella terza categoria vittoria non a sorpresa, ma chiara di Leotta, su Narcisi e Lopez. Appannaggio di Comito Armando il traguardo della seconda categoria, alle sue spalle La Malfa Massimo, e Fichera.

**LE CLASIFICHE**

Cl. 100 cc 3. categoria: 1. Leotta 2. Narcisi; 3. Lopez; 4. Zida; 5. Salamone.

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Comito; 2. La Malfa M.; 3. Fichera; 4. Gattonz; 5. La Malfa F.; 6. Paoli.

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Lastrino; 2. La Malfa S.; 3. De Bellis; 4. Folli; 5. Minutoli.

formato da Gorini, Necchi, Patrese, Mombelli, Piazza, Del Fante, Giammiro, Penna, Guazzoni, Mazzotti, Parrilla, Stohr.

A questi è stato anche chiesto di aggiungere qualche «senatore» ancora ansioso di ritornare allo sport attivo come Sala Oscar, Beggio e Pernigotti. Su tanto, però, si attende il responso di Rogano. Oltre le gare del Campionato Scuderie Marche, tale lotto di piloti disputerebbe la Coppa dei Campioni, quelli naturalmente che ne hanno diritto, il Trofeo dell'Industria di Parma, e tutte quelle gare che gli organizzatori crederanno opportuno loro riservare.

Concluderebbero inoltre la loro attività sportiva con un Trofeo Nazionale CSAI.

Da tener presente nessuna preclusione alla loro attività internazionale, se saranno selezionati per le rappresentative. Si cerca di poter valutare con più serenità e, dopo che i piloti abbiano espresso nelle gare le loro possibilità agonistiche, procedere alla formazione delle rappresentative con precise finalità d'impiego.

Anche della classe 125 cc si è discusso a lungo, per adeguarla, nel 1974, alla regolamentazione internazionale e finalmente anche per essa un preciso indirizzo tenendo presente le due categorie di piloti che continueranno a sussistere ed a non influenzarsi.

All'inizio dei lavori il dr. Gallo aveva sorpreso con una apertura perfettamente «qualunquistica» nel rimettere cioè in discussione un problema, quello dei motori della classe 100 cc 2. categoria, per il quale, nella seduta del 20 gennaio, il Comitato si era espresso con sufficiente chiarezza.

Ribadito il concetto, i componenti del Comitato, si sono sentiti dire che ci potrebbe essere in proposito un ripensamento CSAI. Se così fosse, nulla di più deleterio e per il momento non aggiungiamo altro, se non che i regolamenti è possibile modificarli in tempo utile e non quando la stagione ha preso decisamente l'avvio ed i piloti fatte le loro scelte.

Il Presidente del Comitato Nazionale Karting, a seguito di

Il Presidente del Comitato Nazionale Karting, a seguito di preciso orientamento dei componenti dello stesso Comitato, ha inflitto a Daniele Valmaggia un severo richiamo, mentre a Del Fante Giambruno, non avendo avuto la possibilità di sentirlo per la regolare contestazione, ha adottato il provvedimento di sospensione cautelare dell'attività sportiva. Provvedimento che dovrebbe essere il prologo di una squalifica. Tanto a seguito dei fatti di Roma, dei quali ancora una volta «protagonista» un pilota, forse il più punito d'Italia, e che aveva finito di scontare una precedente squalifica appena il 18 dicembre ultimo scorso.

## Queste le prove 1973 dei campionati italiani

Così sono state definite ed assegnate le prove del Campionato italiano 1973, nell'ultima riunione del Comitato Nazionale Karting:

**Cl. 100 cc.**

- |  |                   |
|--|-------------------|
| 1. categoria: Pista Calabria - Vibo Valentia | 2 settembre 1973  |
| 2. categoria: Pista Gallia - Mondovì         | 30 settembre 1973 |
| 3. categoria: Pista d'Oro - Roma             | 16 settembre 1973 |

**Cl. 125 cc.**

- |  |                  |
|--|------------------|
| 1. categoria: Pista del Mare - Fano        | 9 settembre 1973 |
| 2. categoria: Pista Mille Miglia - Brescia | 2 settembre 1973 |

**Campionato Italiano Scuderie e Marche**

- |  |                   |
|--|-------------------|
| 1. prova: Pista Calabria - Vibo Valentia | 23 aprile 1973    |
| 2. prova: Pista S. Pancrazio - Parma     | 20 maggio 1973    |
| 3. prova: Pista del Mare - Fano          | 8 luglio 1973     |
| 4. prova: Pista Azzurra - Jesolo         | 26 agosto 1973    |
| 5. prova: Pista S. Pancrazio - Parma     | 21 settembre 1973 |

Un calendario che tiene conto dei tracciati più idonei, per prove altamente qualificate e di calamitare interessi assopiti. Denota la logica esigenza di cominciare a spostare l'asse portante delle attività verso il sud, che avanza con una massa di piloti, oltre, ed è il fattore più determinante, con la costruzione di piste idonee e perfette. Resta però il centro Italia, il punto più nevralgico con Parma, Jesolo e Fano, oltre che Roma.



**SCRIVETECI,  
RIMARREMO AMICI**

**AUTO  
SPRINT  
ESPRESSO**

## Biassono non c'entra

Spett. direzione di Autosprint, con riferimento alle notizie di stampa, non sempre rispondenti a verità, in ordine alla questione delle prove automobilistiche diurne e notturne in corso presso l'Autodromo di Monza, si ritiene opportuno trasmettere, per conoscenza, le note allegare.

1) E' assolutamente falso che il Sindaco di Biassono ha riferito al Procuratore della Repubblica di Monza che « se non fate cessare la gara ci penseremo noi spargendo olio sulla pista ».

2) Mai, in nessuna sede ed in nessuna occasione, il Sindaco di Biassono ha prospettato l'ipotesi di sabotaggio, nemmeno da parte dei cittadini.

3) Non risulta che il Procuratore della Repubblica abbia emessa ordinanza di sospensione delle prove: risulta emessa una ingiunzione, da parte del Sindaco di Monza in data 13-2-73 per la sospensione immediata dell'attività motoristica dalle ore 20 alle ore 8.

rag. Vincenzo Belloni  
Sindaco di Biassono  
(Milano)

Le precisazioni che avete letto, e che si riferiscono agli sviluppi successivi all'incidente in cui ha perso la vita il pilota inglese William Bartropp, sono state indirizzate dal sindaco di Biassono al quotidiano « Il Giorno », che in un suo servizio in data 17 febbraio, dal titolo « Morto per sabotaggio il pilota Ford? », riferiva come lo stesso sindaco della cittadina vicina all'autodromo di Monza avesse riportato, al procuratore della repubblica incaricato dell'inchiesta, voci secondo le quali alcuni cittadini, esasperati, avrebbero minacciato rappresaglie e sabotaggi drastici.

Nel servizio relativo all'incidente, apparso su Autosprint n. 8, avevamo riferito anche questa informazione, per dovere di cronaca, relegandola comunque nel limbo dei « si dice ». Ad ogni modo, pubblichiamo volentieri le informazioni del sindaco di Biassono, che valgono per lo meno a fugare ogni dubbio sulla civiltà degli abitanti del comune.

### Pneumatici GOODYEAR per GOKART NUOVI

vendiamo a L. 5.500 cad.  
misure 4x10 - 3,50x4  
n. 271 pezzi  
4x10 - 3,50x5 n. 126 pezzi

Servizio pneumatici SA  
via Ronchetto - tel. 513834  
Lugano

PORSCHOFILO

### Le tre Carrera

Caro Autosprint, in una risposta datami nella rubrica « Fermo Posta », nel numero 6 del giornale, mi si diceva che la mia richiesta riguardo al significato di certe sigle non era chiara. Ora ripeto la domanda. Le sigle erano: 911 S 2700 Touring e 911 SR 2700 Carrera.

Vorrei sapere il significato di queste sigle e le differenze tecniche e di allestimento che intercorrono fra i due modelli.

Antonino Iocolano - Palermo

Il più recente modello Porsche, la Carrera, è offerta non in due ma in tre versioni, le cui denominazioni esatte sono queste: Carrera RS 2.7, Carrera RS 2.7 «stradale», Carrera RS 2.7 «touring». Quindi, non compare più la sigla 911, ed il nome «Carrera» è comune ai tre modelli. Queste le principali differenze:

Carrera RS 2.7: motore 6 cilindri boxer, 90 x 70,4, cilindrata 2687, potenza 210 CV a 6300 giri, prezzo (IVA compresa) 7.127.200.

Carrera RS 2.7 «stradale»: le variazioni consistono in pneumatici anteriori da 185/70 VR 15 invece di 165 VR 15; in cerchi posteriori da 7" con pneumatici 215/70 VR 15 anziché cerchi da 6" e pneumatici 185 VR 15; barre anteriori e posteriori da 15 mm invece di una sola barra anteriore da 13 mm. Prezzo (IVA compresa) 7.327.800.

Carrera RS 2.7 «touring»: cofano anteriore con spoiler in vetroresina; parafranghi allargati posteriormente; volante di 38 cm di diametro; avanzamento in alluminio fucinato; bracci dell'asse posteriore rinforzati; ammortizzatori a gas; ruote anteriori e posteriori e barre stabilizzatrici come il modello «stradale». Prezzo 7.870.600.

Per tutte le versioni il peso a vuoto è di 960 kg, e la velocità massima attorno ai 245 kmh.

CO-RISPOSTA

### Chi « non » la fa, l'aspetti

Sono Enea Buldrini, ed ero il copilota di Tabanelli all'ultimo Rallye di Montecarlo, e vorrei rispondere a Roberto Cambiaghi che non ci siamo fermati a soccorrerlo non perché ci manchi quel senso di cavalleria ed

GIORGIO RAITERI - Torino — Se vuole fare qualche modifica, tanto vale che la faccia adesso. Ovviamente, si può fare di tutto, dipende da quello che lei vuole ottenere. Nei BMW stradali è molto esperto Romeo Ferraris, telefono 530.936, Milano.

GIORGIO VINATTIERI - Venezia — L'indirizzo della scuderia Brescia Corse è il seguente: via XXV Aprile 14, Brescia. Per l'altra domanda il problema non è facilmente risolvibile, in quanto sono solo gli organizzatori che possono concedere dei permessi per accedere ai box.

CARMELO LEONETTI - Pedace (Cosenza) — Se gli organi dello sterzo, dell'avantreno ed i freni sono in buono stato, non crediamo che il montaggio dei cerchi da lei indicati possa creare dei problemi. L'importante è che i cerchi siano di buona marca e che le ruote siano ben equilibrate.

FAUSTO GIUSTI - Prato (Firenze) — Purtroppo, temiamo sia un po' tardi per procurarsi biglietti numerati per il Gran Premio di Montecarlo. Ad ogni modo, è necessario richiederli all'Automobile Club di Monaco, boulevard Albert I, Principato di Monaco.

SILVANO MARTINOTTI - Novara — Quanto afferma la Grand Prix Guide è giusto, in quanto Anon non ha mai vinto una prova valida per il Campionato Mondiale. La gara in Argentina che lui vinse, infatti, non era valida per il Campionato.

RENATO BELLINZONI - Milano; EUGENIO NEGRI - Milano; GIUSEPPE CALIERI - Paderno Dugnano e FLAVIANO MAGGIONI - Mezzate di Peschiera (Milano) — I modellini di John Day li potrete ordinare alla Manou Auto-Sport, passage du Commerce, Le Mans (Francia).

MASSIMO GRECO - Roma — La sua lettera è piena di buon senso, peccato che si riferisca ad argomenti ormai già ampiamente trattati. Vedremo comunque come la faccenda andrà a finire.

MARCO DALLA VEDOVA - Padova — Dolenti, ma non abbiamo la più pallida idea di quanto lei ci chiede. Forse, se ci riscrive in maniera un poco più circostanziata, scopriremo per quale ragione Autosprint improvvisamente ha a che fare con dischi volanti.

AMICI DI SERGIO GIACOMELLI - Empoli (Firenze) — Sono in molti, credeteci, i preparatori che fanno dei sacrifici, più di quelli che fanno i soldi. Ad ogni modo, saremo ben felici di parlare del vostro amico non appena le sue macchine otterranno dei risultati tali da imporlo all'attenzione nel campo delle preparazioni.

PAOLO TRON - Londra (Gran Bretagna) — Ci permettiamo un consiglio: se lei si reca alla Patrick Stephens Ltd., 9 Ely Place, London ECLN 6SQ, dove ha sede la omonima casa editrice, potrà acquistare l'edizione '73 del FIA Year book, nel quale sono dettagliate tutte le indicazioni che lei cerca ed altre ancora. Il libretto le sarà utilissimo nel suo soggiorno « agonistico ».

GIOVANNI VIGANO' e MORENO GOBBETTI - Pilotello (Milano) — Per la licenza, che si può fare in qualsiasi momento dell'anno ma che scade invariabilmente il 31 dicembre, è necessario che vi rechiati all'ufficio sportivo dell'AC, in Corso Venezia 43, a Milano.

Caro Autosprint, non ho nulla di particolare da chiederti. Solamente, dopo il dissenso espresso dal sig. Guerzoni di Modena, apparso sul n. 8, volevo esprimervi i miei consensi ed incoraggiamenti per il vostro lavoro e ringraziarvi per quanto ci date.

Niente altro. Anche se l'attuale momento non è dei più facili e le difficoltà create dalle situazioni sindacali sono molte, sono sicuro che la grinta per continuare così non potrà mancarvi.

Andrea Masia-Sassari

Ringraziamo il signor Masia per le sue parole e con lui tutti coloro che, per lettera o per telefono, hanno avuto la cortesia di esprimerci il loro consenso per gli sforzi che, nonostante tutto, stiamo facendo per far sì che Autosprint non deluda i suoi lettori. Ringraziamo in particolar modo il signor Fiorentini, al quale risponderemo personalmente. Siamo lieti che in tanti abbiano compreso quanto volevamo dire. Peccato che fra questi non sia quello cui tenevamo di più, ossia il signor Andrea Guerzoni, che scrive:



L'ARCHIVISTA

Carissimo Autosprint, sono un fedelissimo dell'automobilismo, e nessuno meglio di voi può capirmi. Di gusti sono in senso assoluto «alfista», anche perché posseggo un'ancora agguerrita Giulietta TI. Vorrei tanto vedere sul vostro settimanale una foto della Giulietta in azione pilotata dal famoso Ignazio Giunti, che nel 1964 vinse la classe 1300 Turismo alla Ascoli Colle S. Marco, od in mancanza di questa una qualsiasi altra riguardante l'attività di questa vettura.

Vorrei sapere ancora se, oltre in gruppo 1, la Giulietta è stata adoperata anche in Turismo speciale, e da quali piloti.

Giuseppe Cutro - Potenza

L'Alfa Romeo Giulietta TI rappresentò senza ombra di dubbio una vettura fondamentale nel panorama agonistico italiano degli anni '60. Mai forse lo slogan Alfa, «la vettura per famiglia che vince le corse», fu più calzante. Infatti, la TI fu lungamente usata da moltissimi piloti, in sa-

## L'ultima stagione della Giulietta

lita ed in pista, e «curata» dai più famosi preparatori. Non dobbiamo dimenticare però che i suoi successi furono proprio nel Turismo preparato, che già allora permetteva buoni incrementi di potenza senza le esasperazioni tecniche attuali.

Giunti, che nella foto vediamo alla Coppa della Consuma, vincitore di classe nel 1964, fu senz'altro il più noto fra i piloti «lanciati» da questa vettura, ma fra coloro che corsero e vinsero al volante della Giulietta possiamo citare Enrico Pinto, Giuliano Facetti, Anzio Zucchi, Fiorenzo Genta, Giancarlo Galimberti, Mario Moscatelli, Walter Donà, Massimo De Antoni e molti altri, risalendo nel tempo. Il 1964 fu probabilmente l'ultima annata «d'oro» delle Giulietta. Nel '65, infatti, comparvero le Morris-Cooper 1300 che, nella loro più moderna impostazione e con le omologazioni della casa-madre ben presto spodestarono la Giulietta dai primi posti della classe 1300 Turismo. Poi, arrivarono le GTA Junior.

## FERMO POSTA

ANTONIO RAPICAVOLI - Catania e CARLO BRIGHI - Alfonsine (Ravenna) — Ripetiamo, per la ennesima volta, l'indirizzo dei costruttori della Nova GT, la vettura in resina poliesteri in scatola di montaggio che sfrutta le parti meccaniche della Volkswagen: Nova Automotive Design and Developments Ltd., Williams Shipyard, Hazel Road, Woolston, Southampton, Gran Bretagna.

C. D. - Vicenza — Se organizzeremo un viaggio per quella corsa senza dubbio ne daremo immediata comunicazione sul giornale. La Heuer è rappresentata in Italia dalla ditta Guide Descombes, via Palestro 20, Milano.

VALERIO MANNINI - Camucia (Arezzo) — Un buon metodo per riconoscere i gruppi di appartenenza delle varie vetture, è quello di andare a vedere una corsa in salita con un elenco degli iscritti (diviso per categoria) in mano. Empirico, ma efficace per avere un'idea di base. Con una Alfa 33t3 che è una Sport gruppo 5, è in teoria possibile effettuare corse in salita. Si tratta di vedere se l'Autodelta è disposta a disfare. Per quanto riguarda le Ferrari 312 P, la Casa di Maranello ha già rifiutato molte offerte di acquisto di queste vetture.

ENZO GIOFFARI - Pavia — Non comprendiamo tutte queste complicazioni per decorare un casco: normalmente, si fa con vernice e pennello, ma si può utilizzare anche del nastro adesivo colorato. Quanto al disegno, ognuno si sbizzarrisce come vuole.

GIOVANNI GADONI - Lugo (Ravenna) — Lei è molto attento a rilevare gli errori, meno attento alle informazioni: infatti, l'albo d'oro completo dell'East African Safari è stato pubblicato in questa stessa rubrica sul numero 51/52 dello scorso anno.

EMILIO AVANCINI - Levico Terme (Trento) — Le vetture da rallies dei gruppi 2 e 4 (i regolamenti di preparazione sono gli stessi) possono montare lo scarico libero, ma in genere la soluzione adottata è una via di mezzo fra lo scarico libero ed il silenziatore, anche per non incorrere nelle ire dei tutori dell'ordine. Non dimentichi che i rallies si corrono anche su strada aperta. In certi casi, come lei accenna, si utilizzano marmitte supplementari, ma è raro.

SERGIO BALACCO - Corsico (Milano) — La Fiat 127 è adattissima per iniziare, ed è omologata in gruppo 1. Iscrivendosi ad una scuderia può fruire di notevoli vantaggi, come iscrizioni, premi di arrivo, rimborsi, eccetera. A Milano, lei non ha che l'imbarazzo della scelta, ma capirà che non le possiamo consigliare una squadra piuttosto che un'altra. Se fa la licenza, la CSAI le venderà anche l'annuario sportivo 1973, nel quale sono contenuti tutti gli indirizzi delle scuderie.

GIORGIO AMADI - Genova — L'indirizzo che lei ha è esatto, è quello degli organizzatori del prossimo Gran Premio di Spagna.

ATTILIO BRAMBILLA e amici - Villanova sull'Arda (Piacenza) — Bisogna intendersi quando si parla di «alleggerimento di un'auto». Infatti, ogni vettura

«...ho potuto leggere la risposta solo perché sono andato a comperare il giornale in edicola, in quanto ieri non mi era ancora arrivato. Non faccio polemiche, è solo una constatazione di fatto... La mia lettera non significa un ripensamento, il malumore del ritardo rimane anche se ora so meglio dei problemi che avete... non avevo calcolato le varie difficoltà sindacali...»

Forse il signor Guerzoni si è dimenticato il tono e le espressioni da lui usate nella precedente lettera. Non ci aspettavamo che facesse un pubblico atto di contrizione, ma che almeno scendesse con i piedi in terra ed indirizzasse al giusto obiettivo i suoi malumori.

amicizia, che, come egli sostiene, dovrebbe animare tutti i partecipanti ad un rally, ma per una serie di ragioni che ora spiegherò.

La circolare consegnataci all'assistenza da Conrero, e che conteneva anche il « radar » per raggiungere l'autostrada, affermava che occorreva un'ora circa per raggiungere il C.O. di Cuneo, ed a noi rimanevano solo 50 minuti.

Inoltre, essendo al nostro primo Montecarlo, eravamo piuttosto tesi e preoccupati, e non dormivamo praticamente dalla partenza da Roma. Era il nostro primo « monte », ma non abbiamo scritto patetiche lettere ai giornali per il fatto che, dopo, siamo usciti di strada nella tappa di Digne. Nessuno dei settanta concorrenti che seguivano, di cui una trentina italiani, si è fermato ad aiutarci a rimettere in strada la macchina.

E dire che il nostro rally è finito lì, poiché a nulla è valsa la collaborazione dei locali e della gendarmeria, accorsi poi in nostro aiuto, dato che abbiamo timbrato al C.O. di Digne con 61 minuti di ritardo, e siamo stati esclusi dalla gara.

Stavamo facendo un rally, non una gara di beneficenza, e se poi si vuole incolpare qualcuno di non essere leale, questi non può essere certo Tabanelli. Sicuramente, infatti, Cambiaghi sa come è difficile ottenere qualche aiuto in un rally da una scuderia che non sia la propria; ebbene, a Montecarlo l'assistenza di Tabanelli ha invece soccorso più di un concorrente, fra cui la 128 di Suzzi.

Enea Buldrini - Massalombarda (Ravenna)

Da qualche tempo è invalso l'uso, significativo riguardo l'affiatamento della « coppia », che sia il co-pilota a prendere la penna per rispondere alle accuse che, più o meno velatamente, vanno in genere rivolte al pilota titolare. Dopo Cicca Lurani che ha difeso Giorgio Pianta per la sua opinione su fatti del Burzet, ecco la volta di Buldrini, che risponde alle accuse di antisportività lanciate senza mezzi termini da Roberto Cambiaghi che, fermo con note di raffreddamento sulla Torino-Fossano se l'era presa con Tabanelli, « reo » di non essersi fermato a soccorrerlo.

Come avrete letto, una disavventura del genere è successa poi anche al duo Tabanelli-Buldrini, con in più la beffa della « messa fuori gara » per un tempo veramente ridicolo, un minuto oltre l'ora.

Scommettiamo che Cambiaghi, in questo momento, sta pensando: « Chi la fa (anzi, chi "non la fa") l'aspetti »?

— a parte le gruppo 7 — hanno un peso minimo da rispettare. Nel caso di una vettura Turismo o Gran Turismo, poi, nei gruppi 1 e 3 non si può togliere nulla di ciò di cui è dotata la macchina, mentre nei gruppi 2 e 4 alcune cose si possono togliere, ad esempio i sedili posteriori e l'antirimbombi, ma sempre senza che il peso scenda al di sotto dei limiti scritti sulla fiche di omologazione di ogni modello.

GIANNI GALLETTA - Messina — Per l'olio Motul, si rivolga al rappresentante italiano, cioè la CILT, via Capua 40, Torino, che le segnalerà il rivenditore più vicino. Per gli ammortizzatori, essi vanno richiesti con una taratura specifica per l'impiego in gara. Per l'uso normale, non le consigliamo di discostarsi dalle tarature di serie, in quanto l'indurimento di tutto il complesso (lei vuole anche barre e molle più dure) non è la via per ottenere una migliore tenuta di strada, per lo meno non la sola. Anzi, indurire ad esempio le barre può essere controproducente, dato che il coricamento serve molto per avvertire i limiti della vettura in curva.

FAUSTO BARDONE - Località imprecisata — In primo luogo, giovane amico, ricordati l'indirizzo per esteso. Quanto alla « centrale elettrica », si trattava semplicemente di un pannello che raggruppava tutti gli interruttori, le spie ed i comandi elettrici della vettura.

PASQUALE DI NATALE - Caltanissetta — Quelle « cose nere » che vedete ai lati del muso della Carrera Porsche vincitrice di Daytona non sono prese di aria, ma fari supplementari ricoperti, di giorno, da apposite cuffie.

VANNI FRONZONI - Sampierdarena (Genova) — Gli indirizzi che le interessano li troverà elencati sull'Annuario CSAI, che può richiedere alla CSAI, via Solferino 32, Roma. L'annuario dello scorso anno costava 1500 lire.

ROBERTO DE LUCA - Roma — Ammettiamo che lei abbia ragione, dal suo punto di vista. In effetti, non curiamo molto la divulgazione, presi come siamo dall'attualità. D'altra parte, anche se non con apposite rubriche, non perdiamo occasione per cercare di chiarire tutti i punti oscuri ai nostri lettori.

GIUSEPPE FIASCONARO - Genova — Per correre con una Formula Italia occorre la licenza di seconda categoria, ottenibile dopo almeno un anno di patente (non categoria A, naturalmente). Il costo di una monoposto di Formula Italia è rimasto fissato in 1.820.000 lire. La richiesta va fatta alla CSAI, via Solferino 32, Roma.

VALERIO CULLO' - Catania — Fotografe, in bianco nero e a colori, di quella vettura ne abbiamo pubblicate già molte, lungo l'arco della stagione. Pertanto, non ci sembra il caso di riproporla.

GIUSEPPE SORANO - Palermo — L'indirizzo che ci ha chiesto è il seguente: corso Casale 308, Torino.

ANDREA GORINI - Valdibranca (Pistoia) — Siamo spiacenti, ma non risponderemo privatamente che in casi molto speciali. Un paio di indirizzi potrebbero essere questi: Confederation of Australian Motor Sport, 394 St. Kilda Road, Melbourne, Australia; Sports Car Club of America, PO box 791, Westport, Connecticut 06880, USA.



## MODELPOSTA

Caro Autosprint, vorrei notizie più precise sulla Ferrari 312P di Michele Conti. Se possibile conoscerne anche il prezzo, ma soprattutto in quale zona della mia provincia o delle vicinanze potrei trovarlo.

Andrea Magni - Fucecchio (Firenze)

Caro Autosprint, sul n. 7 di quest'anno hai riportato delle foto nelle quali ho potuto ammirare la perfezione del modello di Ferrari 312P vincitrice della 1000 Km di Monza, realizzata dal bravissimo Michele Conti. Vorrei sapere che materiali ha usato.

Carlo Bruno - Avellino

Caro Autosprint, nel numero 7, nelle pagine dedicate al minimodellismo, c'è la foto della Ferrari 312P di Michele Conti, e vorrei sapere dove poter acquistare la scatola di montaggio della suddetta macchina.

Dario Salatino - Casole Bruzio (Cosenza)

Spett. Autosprint, ti scrivo per avere qualche informazione sull'ultima creazione di Michele Conti, il modello della 312P Ferrari: se esiste in scatola di montaggio, o se è un prototipo senza prezzo; se esiste un catalogo generale che tenga aggiornati su queste scatole, oppure è necessario richiedere informazioni alle case che le producono.

Pietro Nozzoli - S. Vincenzo a Torri (Firenze)

Caro Autosprint, nel n. 7, nella rubrica dedicata ai minimodelli, ho visto quello realizzato da Michele Conti, ha lasciato strabiliato. Vorrei che tu mi dicessi se il modello di Conti è in commercio e dove lo potrei trovare.

Enzo Pollino - Granarolo (Bologna)

La valanga di consensi all'ultima fatica di Michele Conti, il modello in scala 1:11 della Ferrari Sport 312P che ha vinto, con Ickx e Regazzoni, la 1000 Km di Monza lo scorso anno, è pienamente giustificata.

Peccato che questo « pezzo » non sia un prototipo, ma un vero e proprio « monotipo ». Un esemplare unico, cioè, appositamente commissionato e realizzato con cura certosina in 4 mesi di lavoro, come tutti quelli della sua « collezione », in pratica.

Pertanto, questi magnifici modelli, costruiti in lamierino di rame, alluminio, ottone, su maschere in legno, secondo i disegni originali, hanno dei prezzi piuttosto elevati, ed ovviamente non esistono in scatola di montaggio.

Gli unici modelli che, come perfezione e ricchezza di particolari, si avvicinano a questi « pezzi da museo », sono quelli prodotti dalla Pocher.

Caro Autosprint, con questa mia, mi propongo di mettere in evidenza quali difetti presentino le nuove disposizioni C.S.A.I. riguardo ai numeri partenza nelle prove del TRN.

Esse, infatti, costringono paradossalmente a far partire una Porsche o una Alpine gr. 3 alle spalle di una 500 gr. 2 e nel contempo, ancor più paradossalmente, a far partire prima di una Alpine gr. 4 o una HF gr. 4, una 500 gr. 1 se soltanto fosse guidata da uno dei piloti raccolti nei due famosi elenchi formulati dalla C.S.A.I.

Mi sembra che il quadro della situazione sia già evidente. Se lo scorso anno venivano compiute ingiustizie nell'una o nell'altra gara, a danno di alcuni piloti di chiara fama, quest'anno è il caso di dire che siamo passati dalla padella nella brace.

Col nuovo sistema un pilota non verrà fatto partire tardi in una sola gara, ma ancor peggio potrà accadere che i giovani esordienti più meritevoli vengano colpiti sistematicamente per tutto l'anno, finché al termine della stagione, qualcuno di loro, malgrado tutto, riuscirà a farsi includere nei nuovi elenchi per il 1974.

In nessun tipo di competizione, come nel Rally, il numero di partenza ha una componente così grande nel risultato finale. Il perché i nostri lettori lo sanno, ad ogni modo è facilmente riassumibile in questo modo: prima si parte e meno probabilità si hanno di incontrare ostacoli, siano essi vetture di meno esperti, difficoltà atmosferiche, difficoltà con la natura del terreno che va deteriorandosi mano a mano che i concorrenti passano.

Di qui, la vera e propria « caccia al numero basso » che lasciava indifferenti — non sempre, però — solo i big della specialità, gli accasati o i superassistiti, coloro comunque in grado di lottare per la vittoria assoluta. Chi fossero questi privilegiati lo sapevamo tutti, ma ogni volta che era necessario stilare l'elenco degli iscritti, gli organizzatori di ogni singola prova (Rallies Internazionali o rallies nazionali), si trovavano nei pasticci dopo quei cinque o al massimo dieci nomi « sicuri ».

Ed allora, cercando di non sentire le raccomandazioni, le pressioni, gli strilli, gli ordini più o meno perentori, gli organizzatori erano costretti a rimboccarsi le maniche ed a centellinare questo benedetto elenco di numeri cercando di fare del loro meglio ma commettendo, invariabilmente, piccole o grandi sperequazioni.

Stanchi di questo stato di cose, gli organizzatori hanno spinto la CSAI a codificare un « criterio » in base al quale poter stilare gli ordini di partenza con un po' più di tranquillità e poter poi tap-

# Rallysti di serie C

Come se non bastasse chi figura nel primo elenco ed ha a disposizione una gruppo 1, non potendo puntare alla vittoria assoluta ma, al massimo, a quella di categoria, partirà con almeno cento numeri di vantaggio sui suoi diretti avversari.

Ora, senza nulla togliere ai bravi piloti inclusi nell'elenco, è chiaro che avranno sempre una marcia in più a causa del fondo decisamente migliore che troveranno al loro passaggio.

A questo punto, dopo essermi sfogato, vorrei avanzare una mia proposta in merito: allarghiamo i due fatidici elenchi fino a comprendere una ventina di conduttori; nei cinque nuovi posti figureranno quei piloti, inizialmente esclusi che saranno, alla vigilia di una gara, ben piazzati nel campionato o che, a discrezione degli organizzatori o della stessa C.S.A.I., siano giudicati all'altezza dei migliori.

Se la buona volontà c'è, siamo ancora in tempo a perfezionare queste nuove disposizioni, poiché la stagione è ancora praticamente da iniziare.

Mauro Bompani - Modena

pare la bocca degli immancabili scontenti con una sfera di carta fatta appallottolando una copia del Notiziario CSAI n. 3, contenente appunto la norma e l'elenco dei supermen rallistici.

Menefreghismo degli organizzatori? Forse, anche perché sono in molti del parere che una valutazione fatta obiettivamente, volta per volta, dei meriti di ciascuno sarebbe ancora preferibile all'inquadramento or ora introdotto. Il nostro interlocutore fa alcuni esempi, alcuni calzanti altri un po' meno.

Un esempio non del tutto pertinente è quello relativo ai nomi contenuti nel 1. elenco per i Rallies Nazionali, in funzione della vettura di gara. Infatti, si tratta più o meno dei nomi che avremmo ugualmente ritrovato « in cima » anche se la norma non fosse stata introdotta.

Cioè, tanto per parlar chiaro, anche lo scorso anno accadeva che alcuni specialisti indiscussi partissero fra i primi e che i loro avversari diretti, nella classe se non nel gruppo, li trovassimo 80 o 100 numeri più indietro. Certamente, poiché per forza di cose deve esserci qualcuno che parte prima e qualcuno che parte dopo, è meglio mandare avanti i più esperti e quelli dotati dei mezzi obiettivamente migliori.

Ed è qui che, secondo il signor Bompani, la norma CSAI mostrerebbe la corda. Perché, egli dice, non tener conto anche e soprattutto della vettura di cui il « qualificato » dispone? E fa l'esempio del Munari a bordo della Fiat 500 con sulle fiancate un numero che — secondo quanto stabi-

lito dal punto 9 della regolamentazione generale per i rallies nazionali ed internazionali 1973 — non potrebbe essere più alto del 15.

Esempio teoricamente ineccepibile quanto, conveniamone, assurdo, dato che un'eventualità del genere non rientra in quelle normalmente prevedibili. E qualora si verificasse, riteniamo improbabile che il « big » correrebbe il rischio di rendersi ridicolo senza essere lui stesso a pretendere un numero di partenza adeguato.

Insomma, la « canea urlante » dei rallysti di serie B (anzi di « serie C », dato che gli elenchi preferenziali sono due) rimarrà più o meno tale e quale, con in più la rabbia di non avere nessuna « speranza » (o nessuna possibilità occulta) di avere un posto al sole. Ad ogni modo, ricordiamo al signor Bompani come nel TRN la cosa sia meno grave che nei Rallies Internazionali, dato che le prove speciali sono molto più brevi e le sperequazioni di qualità meno evidenti. E che c'è parecchia gente nei due elenchi che, lo scorso anno, è arrivata nelle parti alte della classifica assoluta pur con numeri di partenza altissimi. Inutile fare nomi, sarebbe antipatico, ma chi segue queste gare li conosce bene.

Per i Rallies Internazionali, basterebbero i nomi di Fagnola, Corino, dello stesso Ormezzano per far comprendere agli attuali contestatori di questa recente norma come ci sia la possibilità di mettersi in luce anche senza far parte dei piloti di testa. Basta saperci fare.



