

LEGGETE
SUBITO

Dal Presidente dell'AC Palermo, avv. NINO SANSONE, ricevo questa lettera:

«Caro Marcellino, mi piaci tanto quando fai la zanzara in materia di sport, di sportivi e di questioni attinenti comunque il mondo in cui tutto ciò vive. Caustico, pettegolo, maldicente, ma sempre simpatico.

Quando raccogli voci stonate (...omissis) mi piaci di meno. L'incasso dell'ultima edizione della Targa Florio riguarderebbe il 1973 mentre il deficit al quale fai cenno si riferirebbe non al bilancio consuntivo del 1972 dell'AC Palermo che, fortunatamente, chiude in attivo, ma al complesso delle manifestazioni sportive e turistiche organizzate nell'anno 1972. Con la solita cordialità all... limone, tuo Nino Sansone».

Con i miei studi di legge rimasti patrimonio di cultura e non di professione, non posso certo arrivare a competere con un qualificato personaggio del foro come l'avv. Nino. Tra realtà e sfumature di bilanci, nei cui meandri diventa sempre più arduo addentrarsi, non vorrei però che il raffinato condizionale della precisazione avesse una qualificante motivazione. Ad altri più diretti interessati l'opportunità di approfondire o meno.

In chiave di mia abituale «maldicenza» (sportiva) potrei aggiungere magari che Ferrari e Alfa vorrebbero

non essere le voci «attive» del bilancio Targa '73 a differenza della Lancia Stratos che — ci dicono — (unica) ha riscosso il suo ingaggio. Pettegolesco scherzoso intendiamoci, come vuol essere solo una spigolatura annotare che l'AC della Targa Florio e della corsa più antica del mondo pare abbia trovato adesso il suo nuovo modello di sviluppo con i charter aerei turistici. Viaggi Palermo-New York sono il boom del momento se, previsti per un centinaio o poco più di aderenti, hanno visto sottoscritte da ben ottocento persone le quote da 140 mila lire tutto compreso, che hanno portato per la prima volta due Jumbo sulla pista (aerea) di Punta Raisi.



HONNY SOIT QUI MAL Y PENSE ma...

Chi perde la bussola?

ovvero: due frasi che scottano



Mobillese 74

Nella folle orgia di sconcertanti dichiarazioni e di sconcertanti ripensamenti in quella che è stata la SETTIMANA PIU' ASSURDA per l'automobile in Italia, han rischiato di passare inosservati due episodi, anzi due dichiarazioni, che, venendo da personaggi autorevolmente coinvolti nel nostro mondo automobilistico, se fossero testualmente

avrebbero imposto immediati chiarimenti, ma non con le smentite di comodo cui siamo abituati.

Per le due citazioni, che ora faremo, vi sono riferimenti scritti per una e testimoni (auricolari, pur se certo imprevedibili) per l'altra. Ma andiamo ai fatti.

• Arturo Merzario ha un inseparabile anellino al dito. E' l'anello che identifica i «maestri» del Nurburgring, cioè chi vi ha corso (e vinto) per dieci anni (prima corsa 1963 con il millino Abarth).

• Mr. Stanley della BRM, almeno nelle trasferte sudamericane non si è visto. La squadra sembra presente solo per onor di firma e le macchine tornate verdi appaiono squallide, quasi vuote come sono di scritte pubblicitarie. Però Tim Parnell dice che in Spagna Beltoise avrà una vettura nuova.

• Regazzoni, alla radio, ha detto: «Stavolta ci andiamo cauti. Prima di rinunciare al B. 3 attuale, la B. 4 (in preparazione) dovrà essere nettamente migliore. Non è il caso di ripetere la storia della B2 che soppiantò la B1 che era rimasta migliore...».

IL PRIMO PROTAGONISTA è il neo Presidente dell'Alfa Romeo dott. Guani. Di lui, nel primo giorno di effettiva presa di potere a Milano, il «Corsera» ci ha raccontato che ha portato con sé una bussola, abituale portafortuna. Ma deve averla subito persa se, in una dichiarazione ufficiale al citato quotidiano, egli ha voluto così sintetizzare il suo programma immediato: «...Con i miei collaboratori dovrò trovare la giusta via per RESTITUIRE all'Alfa Romeo serenità, fiducia nel lavoro e PRESTIGIO NEL MONDO DELL'AUTOMOBILE...».

Letta così, c'è poco da dire: vuol solo significare che, prima dell'arrivo del nuovo «Governatore IRI», l'Alfa Romeo aveva perduto prestigio con Luraghi! L'affermazione, tout court, è troppo grossa e clamorosa per non indurre al dubbio che il testo sintetico del cronista abbia lasciato tra le righe un riferimento contingente. Quel che c'è da «restituire», insomma, sarebbe da vincolare al passato molto prossimo delle ultime settimane polemiche.

E' un beneficio di dubbio che si può lasciare come... regalo di battesimo al neo conduttore dell'azienda automobilistica di Stato. Anche se sarebbe bastato da parte sua adoperare il verbo «CONSERVARE» al posto di «RESTITUIRE» per non offrire occasioni d'incertezza e lasciare dubbi di sorta su quella che sarebbe altrimenti una ennesima villania (dopo le tante di De Mita e Gullotti), nei confronti di quel personaggio ormai unico che appare il dr. Giuseppe Luraghi, nella costellazione dei protagonisti della vita nazionale.

Il beneficio del dubbio è ben più difficile accreditarlo invece al SECONDO PROTAGONISTA, non fosse altro perché non nuovo a certe spregiudicatezze che lo hanno spesso esposto alle perplessità e alle preoccupazioni non solo degli appassionati di sport automobilistico.

La storia comincia un giorno di oltre metà gennaio, sull'aereo Roma-Sudamerica. La delegazione CONI-ACI, composta dal Presidente avv. CARPI DE' RESMINI, dall'ing. ROGANO e da alcuni funzionari molto legati allo staff della presidenza ACI, si agita molto sul jet, nell'andirivieni della hostess per calmare la sete degli illustri personaggi. Si agitano e parlano, parlano forte, alla romana. Così c'è chi ascolta. Per esempio chi si trova alle spalle dei due Presidenti, (ACI e CSAI). E uno dei due, a un certo punto del discorso, esclama (ci si

assicura): «Certo che, con i problemi che abbiamo oggi, parlare di corse è assurdo!...».

Il signore «che ha sentito», per caso, rimane interdetto. Confesserà dopo al «suo» pilota: «Avevo voglia di venire avanti e di presentarmi...». A Interlagos, lo stesso occasionale e stupefatto ascoltatore, che a malapena del gruppetto conosceva di vista l'ing. Rogano, scoprirà poi che l'autore dell'affermazione udita, fra i cinque, era da individuare proprio nel Presidente dell'ACI avv. Carpi, non nuovo peraltro a queste coincidenze.

Chi non ricorda il viaggio aereo di due anni fa Roma-Catania dove ripassava il famoso discorso-bomba della «democratizzazione», che passò per una sortita improvvisata? Sul jet nazionale si trovò casualmente allora un collaboratore di questa rivista; stavolta l'inopportuno compagno di viaggio è stato quel simpatico finanziere italo-americano che ha preso le redini della ISO-Marlboro, inferocitosi tanto per il «circo F. 1» da divenire gran assertore di scelte italiane per il suo team (dall'ing. Dallara al pilota Merzario), perciò genuino entusiasta senza troppe alchimie o facili cinismi (tanto abusati). Sarà per questo che, poi a Interlagos, nessuno della superdelegazione dello sport auto nazionale ha degnato il Sig. PERA di uno sguardo, evitando accuratamente persino il box del suo team. Confermandosi cioè quell'abitudine di certi burocrati del nostro sport, ai quali sembra diano fastidio personaggi silenziosi (come era Pagnossin l'anno scorso e il dr. Pera quest'anno) che pur qualcosa di davvero concreto per lo sport auto nazionale ai massimi livelli lo fanno, anche se senza preoccuparsi di preparare tappeti rossi per nessuno!

Forse è considerata questa la loro «colpa»? Ma perché dovrebbero comportarsi altrimenti se poi quei signori tanto più autorevoli sono, tanto più considerano «assurde le corse»? Non farebbero meglio piuttosto a ignorarle, anzi a cancellarle del tutto dalla propria sfera di interessi se ne pensano così chiaramente male a voce alta? Ne guadagnerebbe la chiarezza, la coerenza e la credibilità di tutti!

Marcellino

P.S. ...che sarebbe così tranquillo di non guadagnarsi mai... l'Ordine della Giarrettiera, col suo motto: «HONNY SOIT QUI MAL Y PENSE» (Cioè, per i non linguisti: «Viteperato sia chi male pensa»!)

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

- 3 IL CALENDARIO DELLE CORSE
- 34 MOTORAMA
- 46 KARTING TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 MARKET INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA

I «turbi» di OSELLA

L'accoppiata Osella-Merzario risente ancora i postumi del divorzio-Ferrari del comasco. Adesso c'è quel «Duemila» '73 di Arturo reso disponibile per Truffo. A «Muscolo» non va troppo che il nome Abarth continui a figurare sulla scocca. Ma la cosa, è pensabile, finirà per aggiustarsi. Intanto il buon Enzo accarezza anche qualche altro progetto, crisi permettendo. Per esempio c'è un'idea Interserie. Equipaggiare un due litri con un «turbo» per partecipare appunto alle ricche gare del campionato vissuto in Europa sull'onda Can-Am. Ma ci sarebbe persino qualcosa di più ambizioso: un'Osella con motore 1300 turbocompresso per farsi largo nell'Euro 2000 sull'onda del rapporto peso-potenza, con certi boxer 2000 o BMW tanto minacciosi, che girano!...

• Il neo Presidente Alfa dott. Guani è stato attivissimo nella sua prima settimana di responsabilità direzionale. Sta visitando i vari impianti aziendali. Ha cominciato dall'Alfa Sud(icia). P.S. il Meridione non c'entra.

• Con tutto quel caos che c'è in tema di riformamenti petroliferi in Italia, adesso si saranno convinti i facili detrattori che la «via dell'alcool» è stata una tempestiva alternativa che eviterà di rimanere a secco?

• Andrea de Adamich è in trattative con Neerpasch per una possibile attività agonistica con la BMW nell'euroTurismo. Dal canto suo Merzario potrebbe correre la 4 Ore di Monza con una BMW di Schnitzer (in coppia con Truffo?).

• L'associazione costruttori F. 1 si riunisce a Londra a metà settimana. Tra i temi in discussione la possibilità dello svolgimento del G.P. Sudafrica.

Ma si preferirebbe la data del 30 marzo anziché il 6 aprile, considerata troppo ravvicinata al successivo impegno in Europa, il GP Spagna.

• Pare che l'on. Preti, Ministro dei Trasporti, abbia scritto una lettera ai colleghi di Governo per spezzare una lancia a favore dell'attività sportiva automobilistica in questo difficile '74.

• Sandro Munari ha intensificato le ricognizioni sul percorso del Safari. Resterà in Africa (dove è stato raggiunto dal gruppo dei piloti Fiat) fino a metà febbraio. Intanto il d.s. Audetto ha programmato, per una assistenza continua alle vetture Lancia in corsa, anche un servizio «aereo».

• Dice uno: «Ma come può venire in mente la trovata della circolazione quotidiana a targhe pari o dispari?» Azziarda un altro: «Mi sa che ci sono troppi riTARGATI mentali in giro!».



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

Quest'anno, più che mai, il nostro SERVIZIO TELEFONICO sulle corse può risultare utile a tutti. E non solo agli appassionati che chiedono informazioni sull'andamento e sui risultati delle gare, ma anche ai concorrenti per conoscere la sorte delle corse alle quali hanno intenzione di partecipare. Telefonate perciò al numero 051-465624 di AUTOSPRINT. La nostra Speciale Segreteria, cercherà, nei limiti del possibile, (e per questo chiediamo la collaborazione di tutti gli organizzatori), di essere pronta a ogni informazione. Vi ricordiamo inoltre che il calendario viene aggiornato ogni settimana e annulla quindi quelli pubblicati in precedenza.



DOVE corriamo domenica?

Le corse in calendario dal 12-2 al 3-3-1974 in Italia e all'estero

FEBBRAIO

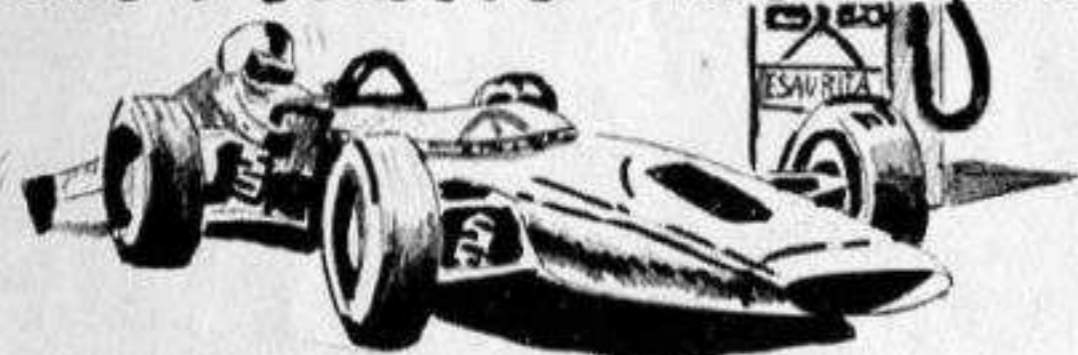
DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
12	Rally Femminile di Tenerife	Spagna			●●●	Rally	
14/17	Gran Premio 19 Capitali	Uruguay			●●●	Rally	
14/17	6. Autosciatoria Roccaraso	AC Bari			●	Autosciatoria	Aldo Saccone (Lancia Fulvia)
15	Race of Champion	Stati Uniti			●●● GT 4	Velocità in circuito	Classifica precedenti prove: 1. Follmer, 2. Donohue, 3. Unser.
16	Coppa Austerly	Scud. Piloti Romani	Autodromo di Vallelunga	ore 14	● T2, GT4, F. 850	Velocità in circuito	
16/17	Corsa a Sandown Park	Australia	Circuito di Sandown Park di km 3,1		●●● Tasman Cup	Velocità in circuito	McRae (McRae-Chevy) in 55' 32"3, media 161,153. Giro più veloce: Match (Match-Repco) in 1'02"6, media kmh 178,443
16/17	Corsa a Manfeld	Nuova Zelanda			●●● T1, T2, F. Ford	Velocità in circuito	
16/17	Rally Costa Brava	Spagna			●●● Camp. europeo piloti rally	Rally	Munari-Mannucci (L. Fulvia)
16/17	Rally Russelsheim	Germania Ovest			●●●	Rally	Rohrl-Berger (Opel Ascona)
17	Daytona 500	Stati Uniti	Circuito di Daytona di km 4,02		●●● Stock car	Velocità in circuito	Richard Petty (Dodge) media 252,770
23/24	Corsa ad Adelaide	Australia			●●● Tasman Cup	Velocità in circuito	John McCormack (Elf-Repco) 1.01'06"9, media 165,897. Giro più veloce: Match (Match-Repco) 50"5, media di 172,087 kmh
23/24	Rally Basco-Navarro	Spagna			●●●	Rally	Babler-Antolin (Seat 124)
24	Rallycross di Melk	Austria			●●●	Rallycross	
27-2/3	5. Rally di S. Marino	FAMS	S. Marino - S. Marino tot. km 1.770		●●● Camp. europeo piloti rally	Rally	Munari-Mannucci (Fulvia HF)

MARZO

1/3	Show Rally	Finlandia			●●●	Rally	
1/3	Rally Stamil	Polonia			●●●	Rally	
2/3	24 Ore sul ghiaccio di Chamonix	Francia			●●●	Gara di durata su neve	Bernard Darniche (Alpine Renault 1600 S)
2/3	Rally Nacth der Kempen	Belgio			●●●	Rally	
2/3	Rally Ost-Westfalen	Germania			●●●	Rally	
2/3	Rally Nurnberg	Germania			●●●	Rally	
2/3	Rally Fallas	Spagna			●●●	Rally	Babler-Antolini (Seat)
2/3	Criterion infernal	Francia			●●●	Rally	
2/3	Rally turco-greco	Turchia			●●●	Rally	
3	Carolina 500	Stati Uniti	Circuito di Rockingham		●●● Stock Car	Velocità in circuito	
3	Trofeo della Mulinaccia	Alfa Cure-Firenze			●	Regolarità	Giampiero Baglioni (Fulvia 1600)

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

DOVE non corriamo domenica?



DATA	CORSA	STATUS
14/17 Febbraio	Rally di Svezia	ANNULLATO
16/17 Febbraio	24 Ore sul ghiaccio - Francia	RINVIATA al 2-3 marzo
16/17 Febbraio	Ronde de la Giraglia - Francia	RINVIATA al 20-21 aprile
23 Febbraio	Autosciatoria Bergamo-Foppolo	ANNULLATA
23 Febbraio	Autosciatoria dell'Amiata	ANNULLATA
23/24 Febbraio	Criterion Neve e Ghiaccio - Francia	ANNULLATO
2 Marzo	G.P. del Sud Africa	RINVIATO al 30 marzo

In barba a chi gli vuol male

continua il BOOM

dello sport auto nel mondo

GARE		TOTALE SPETTATORI		DIFFERENZE		MEDIA-GARA		DIFFERENZE	
1972	1973	1972	1973	IN -	IN +	1972	1973	IN -	IN +

AUTOMOBILISMO

NEL MONDO

Campionato Mondiale Marche	11	10	1.025.000	1.011.500	13.500	93.182	101.150	7.968	
Campionato Mondiale piloti F. 1	12	15	767.040	963.000	195.960	63.920	64.200	280	

NEGLI STATI UNITI

Campionato Stock-Car	33	28	1.510.000	1.251.000	259.000	45.756	44.679	1.077	
Altre gare	180	183	6.290.000	6.500.000	210.000	34.944	35.519	575	

CALCIO

IN ITALIA

Campionato Serie A	240	240	7.093.906	7.722.414	628.508	29.557	32.176	2.619	
Campionato Serie B	380	380	3.432.713	3.243.703	189.010	9.033	8.536	497	

Con una media di 101.150 spettatori-gara — con un totale quindi di 1.011.000 persone per le 10 gare della serie — il Campionato Mondiale Marche è la competizione automobilistica che nel 1973 ha fatto registrare il record assoluto di presenze attorno ai circuiti. Una cifra assolutamente indicativa del « gradimento » delle competizioni auto fra la massa degli sportivi, cifra che può essere battuta soltanto dal calcio quando, però, si tratti di incontri internazionali. E' vero che al Maracanà si possono contare anche 200.000 spettatori o che in qualche altro stadio si possono raggiungere i 150.000, ma di fronte a questi primati facilmente raggiungibili per il comfort delle attrezzature, stanno i 300 mila spettatori di Le Mans e del Nurburgring, gli oltre 200 mila di Indianapolis e di Interlagos, per non ricordare che i principali avvenimenti.

Ma l'automobilismo non si ferma alle cifre del Mondiale Marche, in quanto anche la Formula 1, nelle sue 15 competizioni iridate, ha attirato negli autodromi interessati circa un milione di spettatori con una media di 64.200 presenze-gara. E se la F. 1 è al secondo posto nell'indice di gradimento, al terzo troviamo il Grand National Division della NASCAR, il campionato statunitense degli stock-car che, in 28 gare, ha radunato 1.251.000 persone, con una media di 44.679 spettatori-gara. Gli Stati Uniti, poi, una nazione ove l'automobilismo da competizione tiene il posto che in Europa è tenuto dal calcio, agli spettatori degli stock-car se ne possono aggiungere altri 6.500.000, equamente distribuiti fra le competizioni tipo Indy, il Can-Am, la F. 5000 ed altre gare minori. Anche quest'anno, quindi negli Stati Uniti gli spettatori per le corse automobilistiche sono stati 8 milioni e ciò pur tenendo conto delle leggere flessioni re-

Con 100 e un mila spettatori per gara RECORD al C.M.M.

gistratesi per le corse Can-Am, nelle quali l'assoluta imbattibilità di talune vetture ha allontanato le grandi folle e la cattiva stagione che ha avversato in modo quasi permanente la girandola stock-car.

Per restare in Europa, tempio del foot-ball, pur non avendo una statistica vera e propria in quanto nessuno si perita di raccogliere certi dati (che del resto non vengono mai ufficialmente comunicati), v'è da dire che l'indice di gradimento per l'automobilismo è in continua ascesa e di ciò ne fanno fede oltre le grandi folle ricordate a Le Mans e al Nurburgring, quelle altrettanto impressionanti viste all'Osterreichring (circa 150.000 persone), a Monza per il G.P. d'Italia (circa 120.000 spettatori) e attorno a tutti gli impianti teatri di grandi eventi.

Ma, mentre nel calcio le grandi folle si possono registrare soltanto, come abbiamo detto, per le competizioni internazionali o per gli incontri di campionato che mettono l'una di fronte all'altra le squadre che vanno per la maggiore o che sono attrici di un derby, per quanto attiene le corse automobilistiche, ciascuna di esse è una occasione per una vera adunata di sportivi.

Anche in Italia il calcio impera, ma se andiamo a spulciare fra le statistiche ufficiali pubblicate sull'Almanacco 1974, vediamo che per il campionato 1972-73 la media-partita per la Serie A è stata di 32.526 presenze per scendere, poi, precipitosamente a 8.536 spettatori-partita per la Serie B. In quanto alle società delle serie minori tutti sanno che difficilmente riescono a far quadrare i bilanci proprio per la mancanza di spettatori.

La qual cosa non si può certamente dire per le competizioni automobilistiche che, anche se di poca importanza come un qualsiasi campionato sociale, possono sempre contare su un pubblico di aficionados che va dai 5-6 mila spettatori dei piccoli autodromi, fino ai massimi dei 60-70 mila di Imola, 80-100 mila di Monza e, primato dei primati, all'oltre mezzo milione di persone che si radunavano alle Madonie in occasione della Targa Florio. Non bisogna poi dimenticare, in questa che non vuole essere una statistica proprio per la mancanza di dati ufficiali, le grandi folle, talvolta valutate sino alle 50.000 persone che si distribuiscono sui tornanti di una corsa in salita o quel pubblico del tutto particolare che si assiepa lungo il percorso di un rally, in quantità tale da potere essere paragonato a quello delle grandi corse ciclistiche a tappe (del passato).

Con



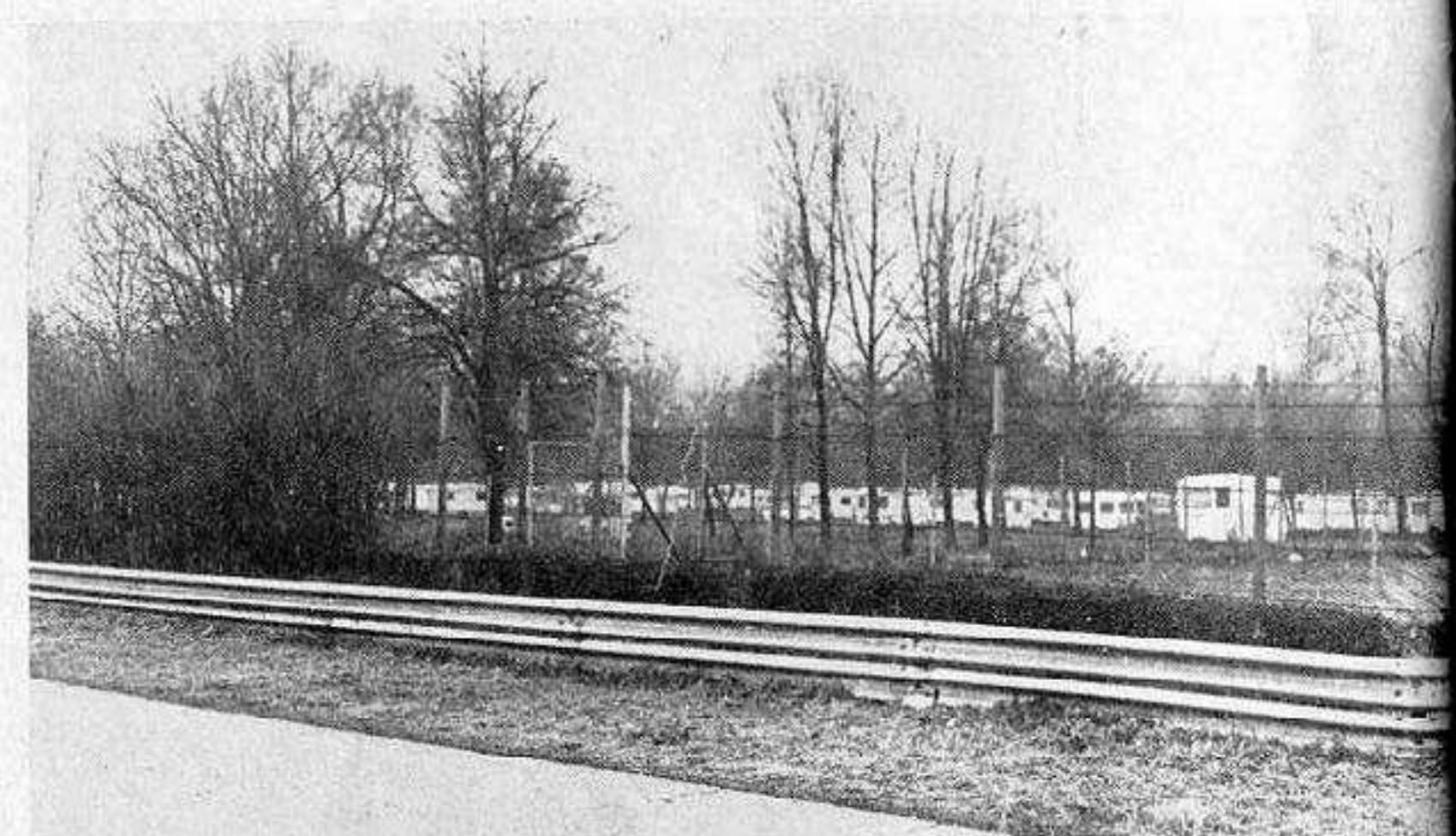
ENTRATA

ecco la n



QUI (si spera) la variante del curvone

La direzione dell'autodromo di Monza ora spera (dopo la realizzazione della variante modificata alla curva Ascari) di realizzare anche la grande chicane del curvone. Un punto previsto di passaggio è il prato alla sinistra di questo terminale del rettilineo. Sotto: l'attuale campo-roulottes dove dovrebbe iniziare la variante





nuova chicane di MONZA

MONZA - « Il circuito di Monza è pronto. Abbiamo modificato il tracciato, ora la curva Ascari non esiste più, con la modifica attuata il circuito misura 20 metri più di prima, è quindi di 5770 mt. »

Così ha detto l'ing. Bacciagaluppi del circuito monzese che siamo andati a vedere, avvicinandosi le date dei primi impegni corsaioli. Grazie alla stagione buona avuta, la modifica di tracciato è terminata prima di Natale, con un largo margine sul tempo inizialmente previsto. La spesa è stata di 42 milioni di lire, compreso anche la posa in opera di alberi pregiati « tre volte il numero degli abbattuti », in altra parte del parco monzese.

Tutto nuovo il manto stradale

Percorrendo l'asfalto del circuito di Monza, già dal sottopassaggio si cominciano a vedere i lavori eseguiti. Il manto stradale è nuovo, e la pista tende ad andare leggermente sulla destra per permettere alle macchine di « impostare » meglio la curva a sinistra, e per appianare anche un certo dislivello che prima esisteva e che tendeva a far alzare le vetture che si apprestavano ad imboccare l'Ascari, alleggerendole del 50 per cento del loro peso.

La pista è larga 10 metri, dove è stata rifatta, nella « S » che rallenta le vetture in corsa; alla destra sono state lasciate alcune querce dichiarate « intoccabili » (da Italia Nostra), che sono protette (loro!) da un guard-rail. Sia all'interno che all'esterno della nuova « esse », è stato messo un cordolo in cemento a norma di regolamento, che assomiglia molto a quelli usati dalla polstrada messicana per far rallen-

tare gli automobilisti. Questa misura si è resa necessaria per evitare che i piloti sempre alla ricerca della migliore impostazione, escano con le ruote dal tracciato e rientrando portino in pista terra e detriti vari.

L'uscita tutta in accelerazione è molto bella e larga, più larga di come era nell'ultimo G.P., migliorata come visuale, per permettere

cubi in materiale plastico che hanno all'interno della fibra di vetro, con le particolarità di non spezzarsi, di essere ammortizzanti in caso d'urto e di non incendiarsi. Questi cubi, sostitutivi delle balle di paglia, sono stati sperimentati con successo in Inghilterra e il circuito di Monza li ha acquistati. Unico neo, se di neo si può par-



Questa era la variante alla curva Ascari, utilizzata negli ultimi due G.P. d'Italia. Una vera mini-chicane di fortuna, che comunque i rallentamenti li aveva permessi. Con la nuova chicane il primo test lo farà Merzario giovedì con l'Alfa 33t12 in attesa del mondiale

a chi si trova ancora dentro alla « esse » di vedere se c'è qualcuno « intraversato » all'uscita.

L'ingresso della nuova variante è stato fatto molto bene. Chi arriva « lungo », si trova davanti un largo spiazzo sabbioso che ne rallenta la corsa. Oltre a ciò saranno messe delle reti di contenimento, e al posto delle solite balle di paglia, pericolose perché si incendiano, dei

lare, è dato da alcuni alberelli, nove per l'esattezza, che la sempre presente « Italia Nostra » ha voluto che si lasciassero, a circa 70 metri dalla pista, dove c'è la scappatoia della « esse », fuori traiettoria fin che si vuole, ma pur sempre rappresentanti una certa pericolosità. Vuol dire che la responsabilità in ogni caso è ben individuabile.

« Per farlo diventare il più bel circuito del mondo, basterebbe che ci dessero l'autorizzazione a fare un'altra modifica prima del curvone... » così ci ha detto un responsabile di Monza parlandoci della modifica appena terminata. Ma non ha voluto dire di più, perché già una volta la proposta è stata bocciata in sede di Consiglio Comunale a Monza, e ora « non si vuole svegliare il can che dorme... »

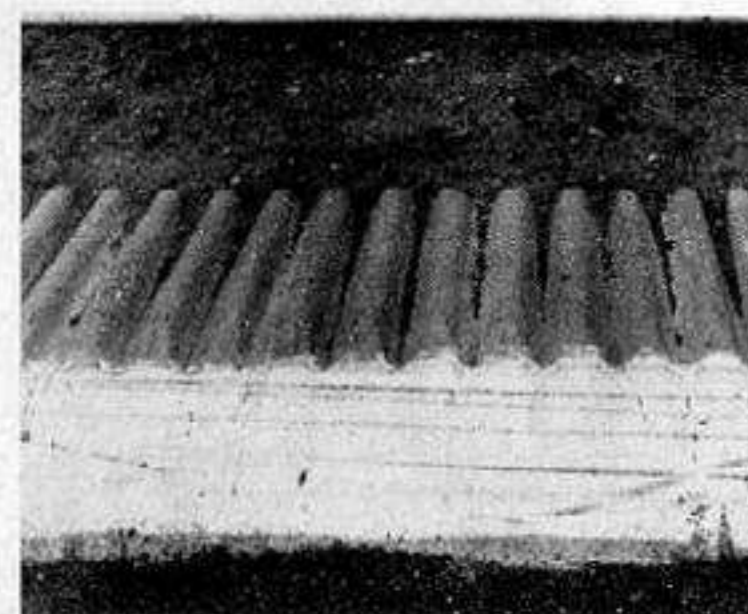
Quest'altra modifica per far diventare Monza « il più bel circuito del mondo » prevede una « esse » che inizia subito dopo la torre FIAT, a circa 500 metri dal via, prima a sinistra, poi a destra dove adesso c'è un piccolo camping per roulettes. Si andrebbe a finire su un piccolo prato dove prima c'era una « marcita » di proprietà del circuito, poi una curva a sinistra che immetterebbe sull'attuale tracciato a circa 120 metri dal curvone, che diverrebbe così meno pericoloso, perché verrebbe fatto in accelerazione. La lungaggine sarà ottenuta l'OK dal comune di Monza perché, volendo la si potrebbe costruire in poco tempo. Una modifica è appena terminata, dunque; per l'altra si aspetta il via e anche l'assicurazione che il previsto sfratto sia diluito nel tempo (con questi chiarimenti di luna) per rendere Monza O.K.

Corse al sabato?

Dal circuito e le sue modifiche alle corse. In momenti di incertezza a Monza si vuole dare l'esempio e, se gli attuali momenti di austerità continuassero, si pensa di dare una sferzata a tutto l'ambiente e di correre al sabato o in altri giorni.

La QUATTRO ORE DI MONZA in programma il 24 marzo, si potrebbe in realtà svolgere sabato 23 con una sola giornata di prova al venerdì.

Più complicata è la 1000 KM DI MONZA in programma il 25 aprile che, sempre restando gli attuali momenti di austerità, potrebbe essere spostata al 24 (mercoledì)



Ecco i cordoli a cingolo di carro armato realizzati nella nuova variante, per evitare l'abitudine all'allargamento massimo della traiettoria da parte dei piloti. Sono la tagliola delle sospensioni!

con prove il 23, oppure addirittura al sabato antecedente, 20 aprile, con una sola giornata di prove, venerdì 19.

Monza è pronta per ricevere le rombanti vetture che, annualmente, si danno appuntamento sul suo nastro d'asfalto. Monza aspetta che la situazione si chiarisca per dare conferma delle date definitive. Da tutti appare un intendimento comune, « Se non si potrà circolare alla domenica, le corse si faranno al sabato o al venerdì, ma si faranno, perché questo sport non deve morire, come tanti vorrebbero... »

Giancarlo Cevenini



TIRIAMO le somme della prima fase della stagione



Se il computer di AUTOSPRINT ha fatto i calcoli in regola, chi ha avuto problemi a Interlagos è stato il tecnico HEUER addetto al cronometraggio, costretto a trasferirsi sul muretto della pista per mancanza di visibilità ai box



Merzario in visita al box Ferrari. Con Clay sta evidentemente parlando del cane a sei zampe dell'AGIP che si è dimostrato molto « fedele » in questo inizio di stagione. Le due belle brasiliane erano lì per caso. Le signore si tranquillizzino! Sotto, altra visita-rompighiaccio di Emerson in casa Colin Chapman che comunque pare voglia allontanare il « grande tentatore » dal suo nuovo pupillo



GINEVRA - Il premio della GPDA per il miglior Grand Prix del 1973 è andato agli organizzatori del G.P. di Francia al Paul Ricard. Questo Grande Premio ha ottenuto punti 83½ sui possibili cento, nelle dieci categorie previste. La corsa piazzata seconda è stata quella Argentina, con punti 82½, e la lista completa è la seguente: 1. Francia 83½; 2. Argentina 82 e mezzo; 3. America 79; 4. Monaco 76½; 5. Sud Africa 70; 6. Italia 69½; 7. Svezia 67; 8. Germania 66; 9. Inghilterra 65; 10. Austria 63½; 11. Olanda 62; 12. Spagna 58; 13. Bra-

6. per la GPDA il G.P. d'Italia

sile 56; 14. Canada 55; 15. Belgio 49.

E' interessante notare che il livello dei primi continua a migliorare. Per esempio, gli Stati Uniti vinsero il premio nel 1972 con punti 76; nel 1973, pur ottenendo tre punti in più, si sono piazzati soltanto terzi.

Durante la riunione d'Interlagos ci si è accordati affinché la voce « Prove adeguate » venga tolta dal sistema di voto.

Ora i periodi delle prove sono stati standardizzati, negli accordi fra l'associazione costruttori di F. 1 e i vari organizzatori. Se però un organizzatore non fornisce periodi di prova adeguati, questo potrebbe influire sulla voce « Atteggimento degli organizzatori ».

Per il secondo anno consecutivo il trofeo GPDA per i commissari addetti alle bandiere è andato a quelli del « John Player Grand Prix » a Silverstone. Nel 1972 condivisero il premio con i commissari di Kyalami, ma nel 1973 hanno trionfato con il notevole punteggio di 9½, sui possibili dieci punti.

Il «cervello elettronico» ana Anche per il REGAZZONI

G.P. del BRASILE mondiale piloti

La classifica in pista

- 1) Fittipaldi 9
- 2) Regazzoni 4
- 3) Ickx 4
- 4) Pace 3
- 5) Hailwood 2
- 6) Peterson 1
- 7) Reutemann
- 8) Depailler
- 9) Hunt
- 10) Beltoise
- 11) Hulme
- 12) Scheckter
- 13) Pescarolo
- 14) Roberts
- 15) Mass
- 16) Hill
- 17) Migault

Pagella inviato Autosprint

- Fittipaldi, Regazzoni, Ickx, Reutemann, Peterson
- Pace, Hailwood, Beltoise, Mass, Stuck, Merzario, Revson
- Depailler, Hunt, Hulme, Scheckter, Pescarolo, Hill, Jarler
- Roberts, Migault, Watson, Ganley, N.C., Lauda, Edwards

Dopo il Gran Premio del Brasile, unanimità nelle tre classifiche che ormai ci sono familiari: Clay Regazzoni è in testa non solo nel punteggio mondiale, ma anche nelle valutazioni del nostro inviato ed in quelle di merito del Computer.

Il cervello elettronico ha infatti giudicato la gara di INTERLAGOS del pilota della Ferrari altrettanto meritevole di quella del vincitore Fittipaldi, tenendo conto del fatto che Regazzoni aveva fatto poche prove e che Emerson correva nella pista di casa, che sicuramente conosce meglio di chiunque altro. Il risultato è che nella classifica parziale determinatasi dopo i primi due Gran Premi mondiali, Regazzoni sopravanza Fittipaldi di 1 punto. Terzo è Reutemann, e non vi sarebbe nulla di strano se l'argentino lo fosse anche nella classifica mondiale viste le sue prestazioni, tant'è vero che l'inviato lo ha ritenuto degno (solo lui, oltre a Regazzoni) del massimo punteggio in entrambe le gare. Chi si è portato a questo livello ad Interlagos è Ickx, valutato dal Computer un soffio inferiore ai primi due classificati. Il quarto posto di Pace è anch'esso confermato dal Computer, che comunque si è incaricato di sistemare Peterson davanti a Hailwood, tenendo conto dei giri in testa compiuti dallo svedese, che ha perso ogni possibilità a causa di una gomma da cambiare.

Molto interessante la posizione di Depailler. Il francese della Tyrrell si trova infatti al settimo posto nelle valutazioni di merito complessive, addirittura davanti a Hulme. Il computer ha evidentemente tenuto conto delle sue prestazioni (si è classificato 6, ed 8.) in funzione della sua pochissima esperienza in Formula 1. Depailler è insomma per ora il migliore dei « nuovi » della F. 1.

Quanto a Merzario, la classifica dell'inviato tiene conto forzatamente del fatto che non è stato classificato in Argentina, mentre messo anche peggio è Lauda, apparso ingiudicabile anche al Computer in Brasile.

zza le cifre del G. P. Brasile

COMPUTER degno leader



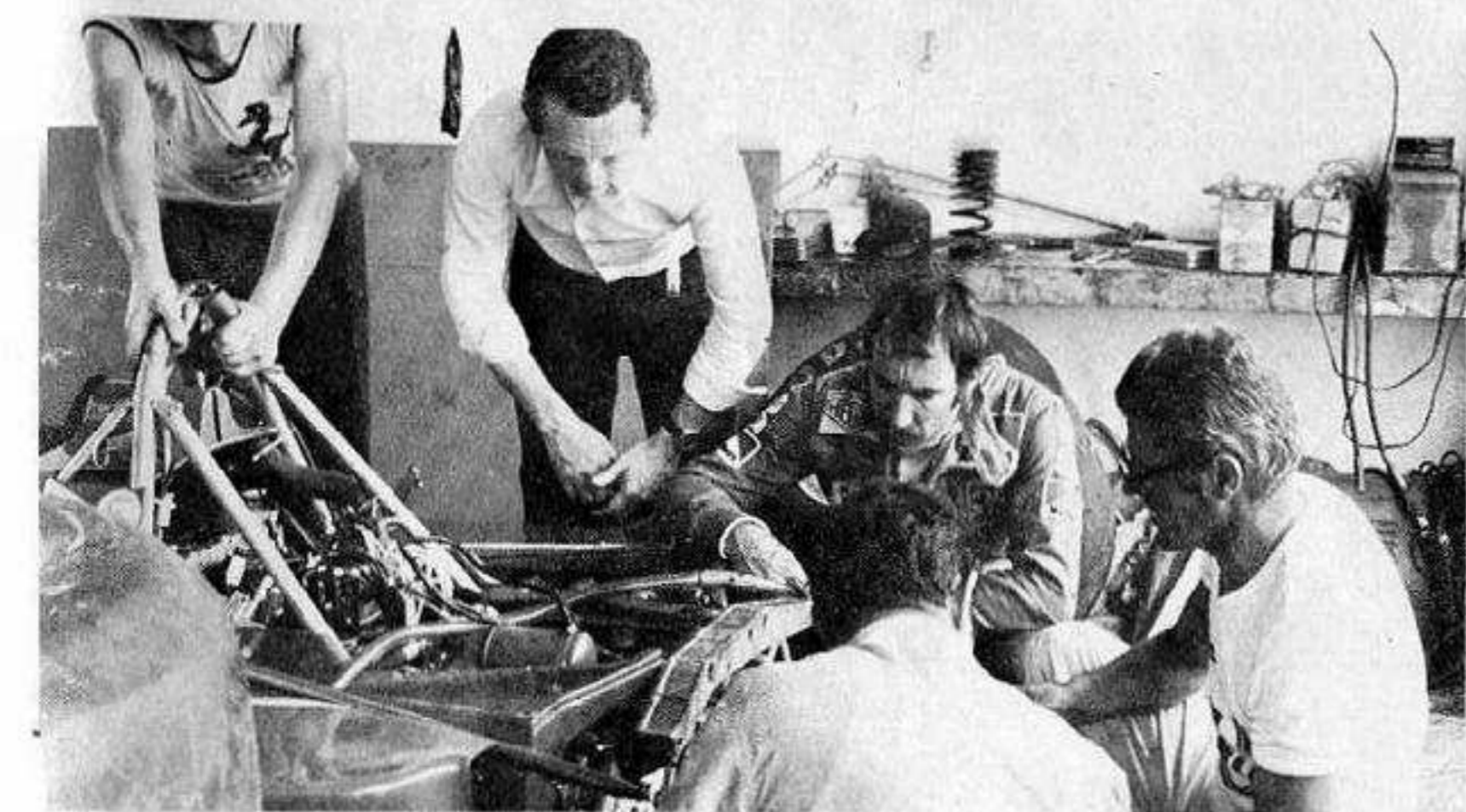
Un campionario del materiale raccogliabile sulla pista appena prima delle prove libere ante gara. Chiodi, pezzi di vetro, ritagli di lamiera, ecc. Per fortuna, prima del via tutti i materiali estranei sono stati fatti sparire



EMERSON FITTIPALDI « spazzino ». Si preoccupava a Interlagos di pulire l'asfalto da tutti i detriti, lanciati dagli spettatori che protestavano per il ritardo dell'inizio della partenza. Non erano stati informati che, dopo l'avaria nelle prove libere al motore della ISO di MERZARIO, il direttore di corsa aveva dovuto far rispettare il regolamento delle due ore di intervallo tra queste prove e il via effettivo. I meccanici di Williams hanno fatto miracoli, però MERZARIO è arrivato in pista 30 secondi dopo che la muta delle F. 1 aveva già cominciato il giro di allineamento. Ed è stato subito così tagliato fuori dal via regolare

Classifica merito computer		Classifica mondiale		Classifica pagelle inviato		Classifica computer	
Fittipaldi	12,1	Regazzoni	10	Regazzoni	10	Regazzoni	24,5
Regazzoni	12,1	Hulme	9	Reutemann	10	Fittipaldi	23,4
Ickx	12,0	Fittipaldi	9	Peterson	9	Reutemann	23,0
Pace	11,9	Lauda	6	Ickx	9	Hailwood	22,7
Peterson	11,5	Hailwood	5	Fittipaldi	8	Ickx	22,7
Hailwood	11,4	Ickx	4	Hailwood	8	Pace	21,3
Hunt	10,8	Pace	3	Pace	8	Depailler	21,1
Depailler	10,6	Beltoise	2	Beltoise	7	Hulme	21,0
Reutemann	10,5	Depailler	1	Stuck	7	Pescarolo	20,1
Revson	10,1	Peterson	1	Hulme	7	Beltoise	20,0
Pescarolo	9,7			Depailler	6	Ganley	17,6
Beltoise	9,4			Scheckter	6	Stuck	16,6
Stuck	9,4			Pescarolo	6	Peterson	16,3
Hulme	9,2			Watson	5	Hunt	16,1
Scheckter	9,1			Hill	5	Mass	14,8
Robarts	8,7			Ganley	5	Scheckter	13,7
Ganley	7,7			Lauda	4	Robarts	13,6
Merzario	6,7			Robarts	4	Merzario	13,5
Mass	6,7			Migault	4	Lauda	11,6
Hill	6,3			Mass	4	Hill	11,4
Jarier	5,4			Merzario	4	Watson	10,2
Watson	4,6			Revson	4	Revson	10,1
Migault	3,6			Edwards	3	Edwards	9,1
Edwards	n.c.			Hunt	3	Migault	7,1
Lauda	n.c.			Jarier	3	Jarier	5,4

Le classifiche dopo 2 prove



Controllo del cambio alla Ferrari di Regazzoni, durante le prove del sabato. Pareva tutto in ordine, ma invece il cambio si è poi bloccato. Sotto a sinistra: Huschke von Hanstein e Martin Pfunder, con gli altri membri della CSI, erano a Sao Paulo a veder quel che accadeva. Edificati! E' stato von Hanstein ad appoggiare Merzario in Brasile per il ritardo della partenza in modo da facilitare il cambio del motore della sua ISO. Sotto a destra: l'ineffabile lord Hesketh con Maria Helena Fittipaldi. Stavolta « le patron » non è stato molto contento del rendimento del biondissimo James



L'altra faccia della trasferta brasiliana L'avventura

Retrospectiva brasiliana. Per darvi le immagini di avvenimenti ed episodi curiosi e divertenti, ma anche raccontarvi quello che è avvenuto di poco divertente, di sconcertante.

Come sia andata, la seconda corsa del campionato del mondo, lo sapete nei particolari. Finora, però, non vi abbiamo detto abbastanza delle incredibili avventure vissute da tutti coloro che in Brasile erano venuti dal vecchio continente, che sarà magari decrepito ma che ha abitudini e modi ben diversi. Avventure per tutti. Per chi, come noi, aveva determinate esigenze di informazione e soprattutto di trasmissione delle informazioni, è stato un ritorno all'epoca dei pionieri, quando inviare un messaggio era impresa durissima e talvolta impossibile. Esperienza già vissuta l'anno scorso, con peripezie inenarrabili. Stavolta ci avevano promesso disponibilità decenti. Ci siamo trovati senza telefoni (qualcuno si era dimenticato di farli installare) e con un solo telex a disposizione di una ventina di giornalisti di tutta Europa. Stabiliti tra noi dei «turni» di precedenza, che hanno comportato una scelta delle urgenze, per cui molti hanno ripiegato sui telex e telefoni dei rispettivi alberghi, si sono assottigliate le file.

Il primo giorno, tuttavia, non

è bastato: gli operatori, inviati dalla città, appena finite le prove... se ne sono andati. Lo spettacolo era finito, e c'era da vedere alla televisione il calcio! Le corse successive... degli affannati giornalisti che vedevano il tempo sfuggire, sono state tutto un racconto da Rocamboles. Meno peggio il secondo giorno, salvo il fatto che ad un certo punto è scomparsa la corrente elettrica (ed è ricominciata la gran corrida). A gara finita siamo rimasti in pochini, ottimisticamente convinti di poter «funzionare» dall'autodromo.

Abbiamo lavorato così, aiutandoci a vicenda per avere i dati aritmetici su cui basare le informazioni. Perché nessuno ha avuto il sospetto che le comunicazioni dei tempi e delle posizioni potessero interessare i giornalisti. A nessuno è venuto in mente di far giungere fino in sala stampa (?) i vari risultati, peraltro largamente distribuiti ad amici e spettatori (lo abbiamo scoperto dopo).

Parlare dei lasciapassare per chi doveva lavorare rasenta il grottesco. Ed anche per chi non aveva funzioni precise da svolgere ma si attendeva almeno una accoglienza decente; come è stato il caso del presidente dell'Automobile Club d'Italia, avv. Carpi de' Resmini, per il quale il Console d'Italia a Sao Paulo ave-

va chiesto da molti giorni i lasciapassare... senza ottenerli!

Ci sono stati, si giornalisti che hanno ottenuto i lasciapassare anche per le mogli (e per qualcuno la moglie era rimasta in Europa), anche se la maggior parte delle mogli presenti è rimasta in albergo a prendere la tintarella in tribuna; ma ci sono stati anche giornalisti che si sono visti rifiutare un lasciapassare per un fotografo, che doveva svolgere un compito ben preciso, con la scusa che «siamo molto limitati, vogliamo che ci sia poca gente in giro». Benissimo, rassegnamoci. Però, poi, in pista si sono viste migliaia di persone con i famigerati lasciapassare.

Passiamo alle cose della corsa. Macchine e parti staccate sono state spedite dall'Argentina in Brasile appena finita la corsa di Buenos Aires. Qualcuno ha fatto arrivare dall'Europa altre parti, necessarie: una nuova scocca per la Shadow di Jarier, le sospensioni per le Surtees, motori di scorta per altri. Pare che il tutto sia giunto, in Brasile, nei termini previsti. Pare, perché in realtà la scocca della Shadow l'hanno avuta soltanto il giovedì sera, nonostante che dal lunedì essa fosse in aeroporto; lo stesso per le parti della Surtees, e persino per

Franco Lini



i motori per Fittipaldi. Non si è mai saputo esattamente perché. Qualcuno dice che la roba era in un aeroporto ed i documenti nell'altro, il che avrebbe messo in crisi la burocratissima dogana brasiliana. Altri dicono che le procedure, laggiù, sono di questo genere...

Vi lascio immaginare le reazioni degli interessati. Pienamente giustificate.

Avete visto la settimana scorsa, le prime fotografie della nuova Hesketh, incompleta: l'alettoncino mancante era «perduto» in qualche parte del Brasile, benché fosse arrivato insieme con tutto il resto. E l'hanno ritrovato dopo quattro giorni.

C'è stata, poi, la corsa. Orari elastici per le prove, con gran divertimento delle squadre, con le macchine al sole. Orari elasticissimi per la gara. Prove rinviate di 55 minuti perché la gente, nel frattempo, aveva gettato in pista le cose più strane, ed hanno dovuto provvedere a pulirle, con tutti a far da spazzini, compreso Fittipaldi che ha personalmente raccolto parecchia roba dall'asfalto.

Prove rinviate di quasi un'ora, e disgraziatamente la macchina di Merzario si ferma col motore arrostito. Così, per rispettare l'intervallo di tempo previsto (appunto per dar modo a chi fosse stato nei guai di fare le riparazioni), avvio della corsa ritardato di 55 minuti. Alla ISO hanno compiuto il miracolo della sostituzione del motore in meno di un'ora e mezza, e Merzario è entrato in pista alle 12,22, tre minuti prima dell'ora indicata per il via, mentre gli altri erano già allineati per aver già compiuto il giro di prova. Logico attendersi che gli lasciassero compiere il suo giro, lo facessero allineare e poi dessero il via. Logico, no?

Ebbene il via improvviso, mentre un uomo aveva appena esposto il cartello dei 30 secondi, lo hanno dato con Merzario che era ancora a metà pista e con qualche macchina ancora ferma sul primo schieramento, mentre i primi erano in movimento e non fermi come vorrebbe il regolamento.

Poi la corsa, per fortuna senza niente di speciale, perché di agitare le bandiere blu qui nessuno si sogna. La correttezza e la cavalleria di molti hanno reso le cose facili, non certo le segnalazioni dei commissari. Ed a questo proposito segnaliamo il gesto di Merzario, che si è quasi fermato quando sono sopraggiunti Peterson e Fittipaldi a doppiarlo.

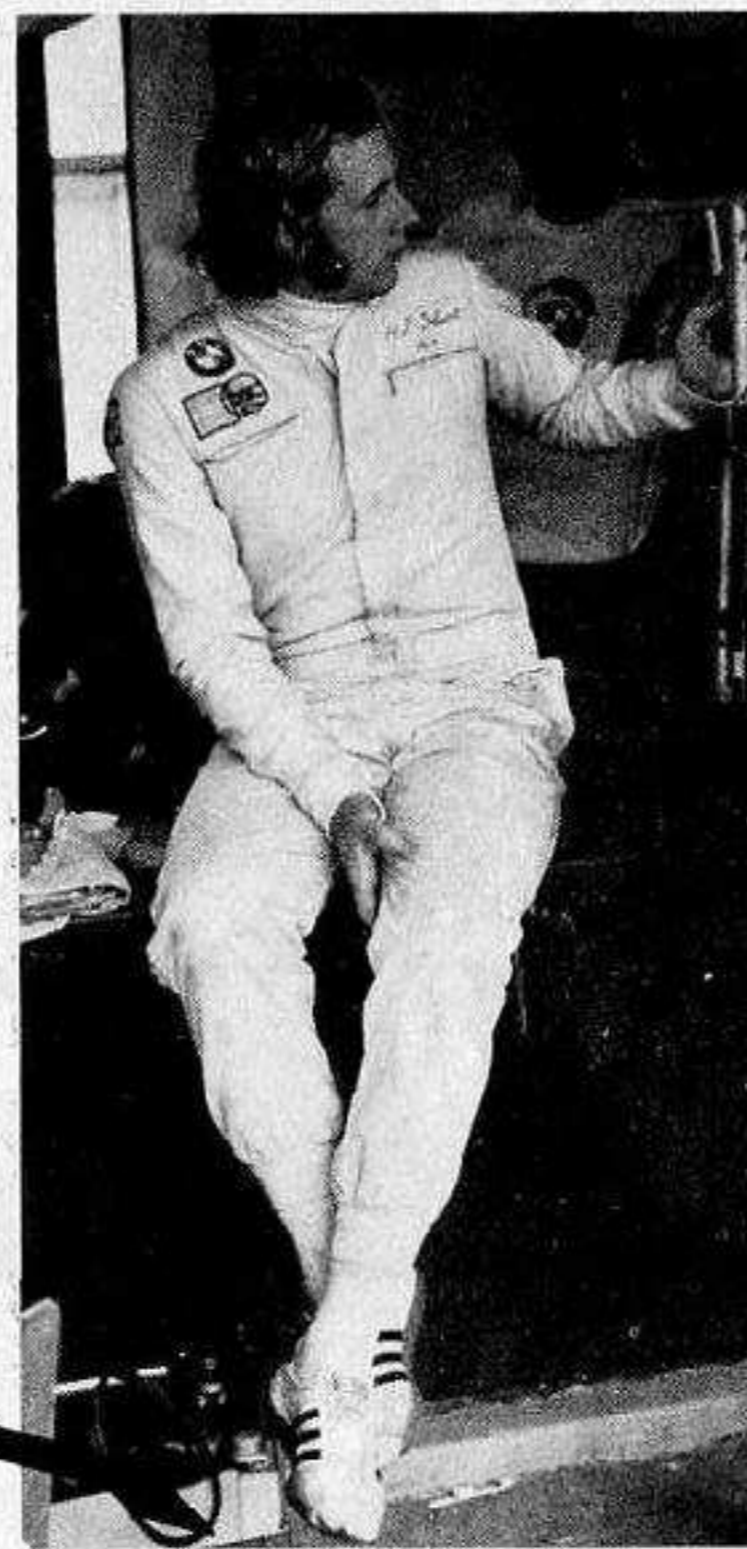
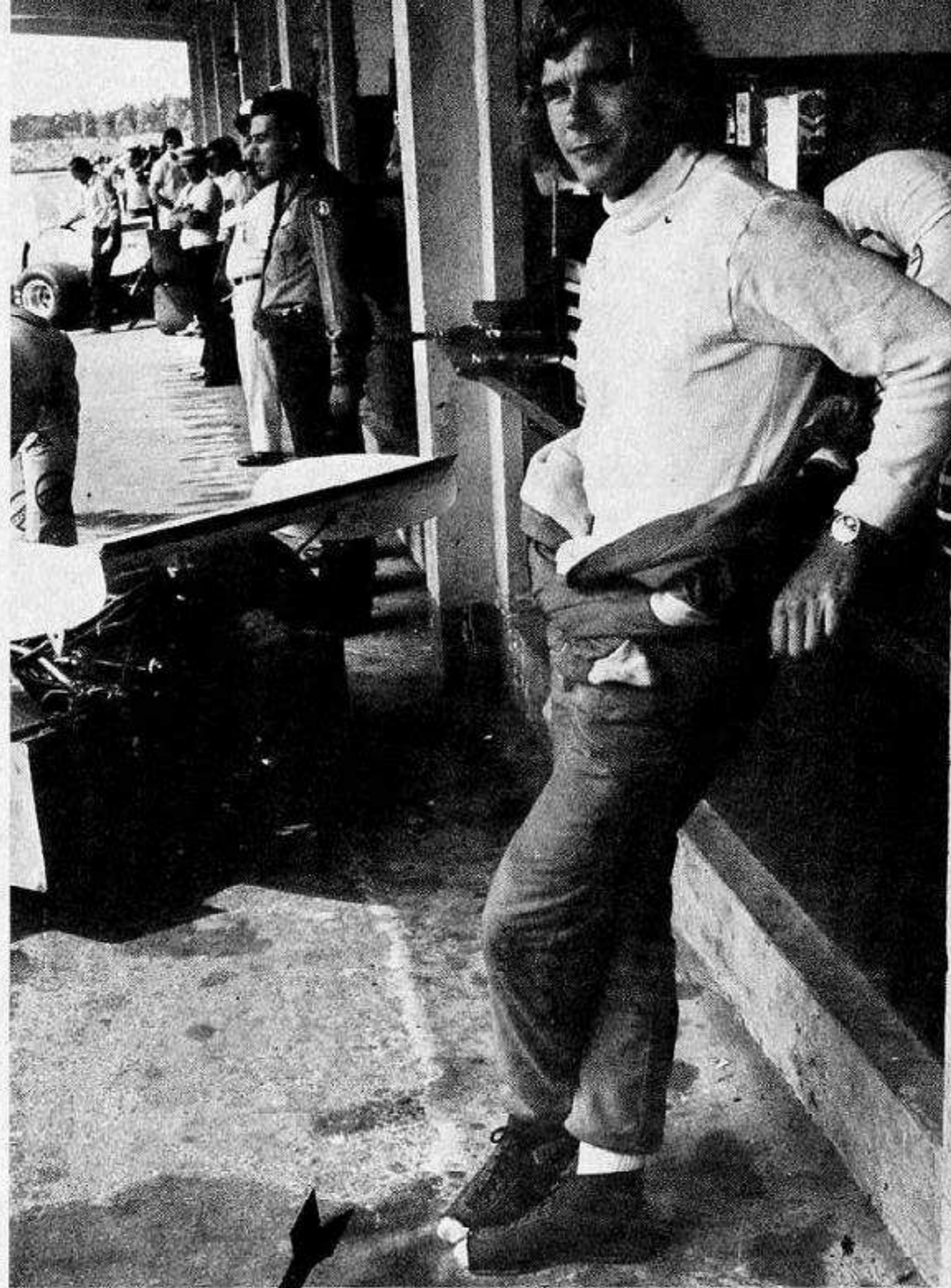
Abbiamo parlato della partenza caotica data senza che nessuno se l'aspettasse. Ne sono rimasti sorpresi parecchi responsabili di squadre, che tra l'altro avevano pochissima visibilità, data la «limitazione» della gente estranea.

Questa partenza, tra l'altro, è stata data con alcuni meccanici ancora in mezzo alle macchine, uno dei quali ha dovuto fare balzi paurosi tra una macchina e l'altra, per non essere travolto. Una cosa allucinante, come allucinante è stato tutto il resto.

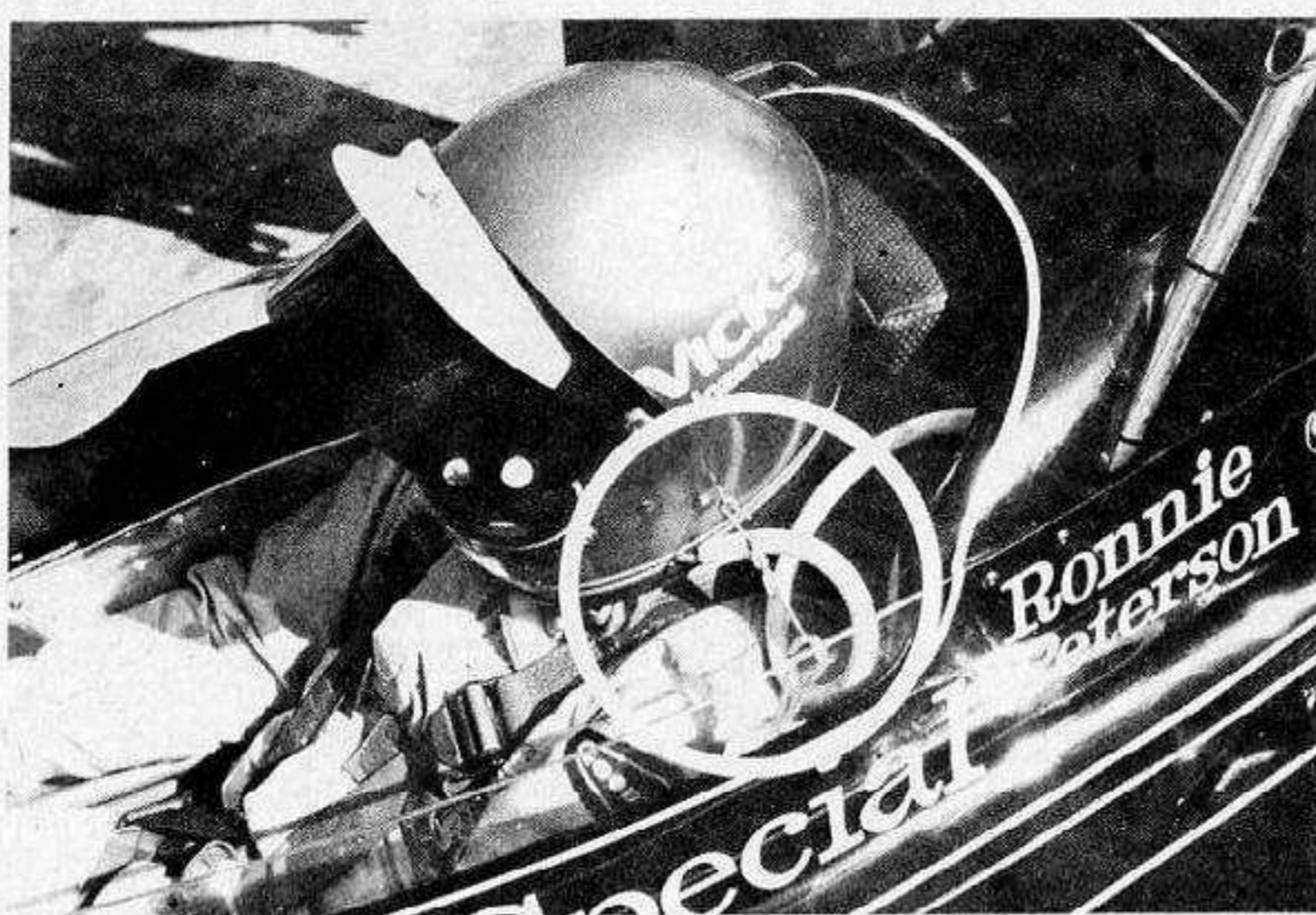
Persino i giornali brasiliani hanno rovesciato critiche ferocissime sul tutto, giungendo anche a prevedere che il Brasile potrebbe essere cancellato dalla lista dei mondiali. C'erano quasi tutti i membri della CSI, a Interlagos, bene o male visto che non soltanto Carpi de' Resmini ha avuto difficoltà ad entrare, ma addirittura il presidente della CSI principe Metternich, preso in giro e spintonato dagli uscieri che si sono rifiutati di riconoscere i bracciali ufficiali.

Se tutto ciò fosse stato preordinato dalla gente di Brasilia, che vuole «soffiare» a Interlagos la titolazione mondiale, non sarebbe stato fatto tanto bene, ai fini del discredito dei locali.

f. l.



PETERSON incatenato



Peterson ha provato in Brasile una strana soluzione per potersi immobilizzare completamente al posto di guida. Infatti, non contento delle cinture di sicurezza a quattro punti che consentono al pilota di muovere solo le braccia, Ronnie si è fatto fissare il casco alle pareti laterali della Lotus in modo così da non essere costretto a piegare la testa per effetto della forza centrifuga in curva, e concentrarsi solo sulla guida. Una soluzione per lo meno curiosa

Soffrire in corsa

Hunt e Stuck sono stati costretti a tagliarsi la punta delle scarpe per poter entrare negli stretti abitacoli delle March. Infatti sia il tedesco che l'inglese sono di altezza piuttosto inusuale (circa un metro e ottantacinque) per le F. 1 attuali che come è noto sono state costruite per ospitare dei «piloti fantini» e non dei Gulliver



Una vacanza dulcis in fundo

LONDRA - Le due gare iniziali del campionato sono ormai cosa passata e della prima, in Argentina, posso dire che è stata deludente, com'era prevedibile, con molti ritiri, gran parte dei quali si possono addebitare, penso, al fatto che i piloti erano un poco arrugginiti dopo tre mesi di sosta. Ripensando alla corsa, nel suo complesso, non credo che i risultati siano stati molto significativi, anzi ritengo che i tempi delle ultime sessioni di prove si dimostreranno il migliore esempio di quella che sarà la forma dei vari piloti durante la stagione. Per me, è stata una grande delusione, s'intende, perché per la prima volta ero riuscito a essere in testa in un Gran Premio, poi addio!

Lo starter era Fangio, sicché almeno lì il via è stato dato come si deve, senza oscillazioni della bandiera per cinque secondi, come accade spesso tanto che le partenze sembrano delle prese in giro. Io sono parziale su questo punto naturalmente, perché ho fatto la miglior partenza della mia vita ed ero secondo, dietro l'inevitabile Peterson, abbordando la prima curva.

Dopo partenza per il Brasile, dove Alexander Hesketh doveva raggiungere per farsi qualche giorno di sole a Rio, prima di passare a cose serie, quali la speranza di portare a termine il G.P. del Brasile. Peter Gaydon ed io siamo partiti il martedì sera, per preparare tutto per l'arrivo del «patron», che aveva mancato la gara di Buenos Aires per motivi di affari a casa e per motivi politici in Argentina.

Tutto sommato, mi è dispiaciuto lasciare Buenos Aires perché quello che ne avevo visto mi era sembrato fantastico. Una città molto europea, salvo per il modo di guidare della gente, il peggio che io abbia mai visto, al punto che il traffico di Roma, in confronto, sembra assolutamente privo di pericoli! Inoltre la città è piena di bellissime ragazze, fra le più belle che io abbia mai visto altrove.

A Rio abbiamo avuto, dei problemi, perché non eravamo riusciti a prenotare camere in anticipo, ma trattative a livello eccezionale, svolte da Gaydon che si è presentato come «segretario di Lord Hesketh», sono servite a farci sistemare rapidamente nella «suite» presidenziale nel migliore albergo di Rio, il Copacabana Palace. Ulteriori trattative ci hanno fatto ottenere altri due appartamenti e così ci siamo

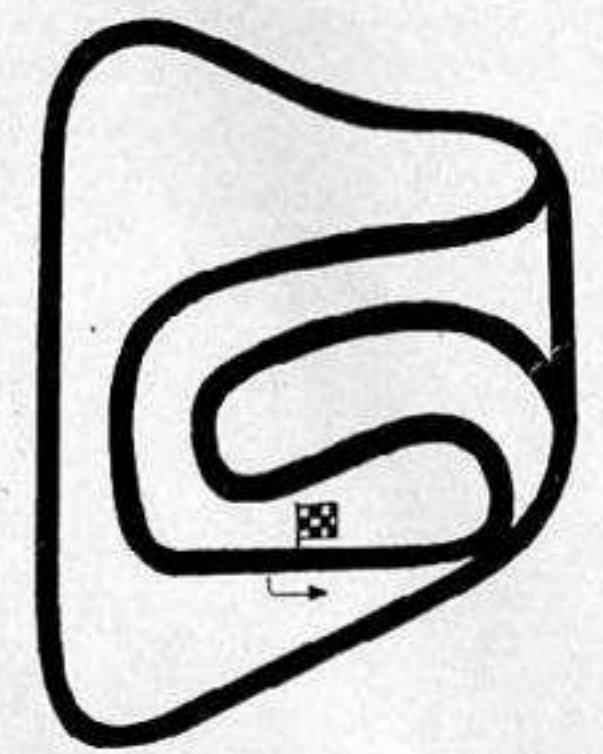
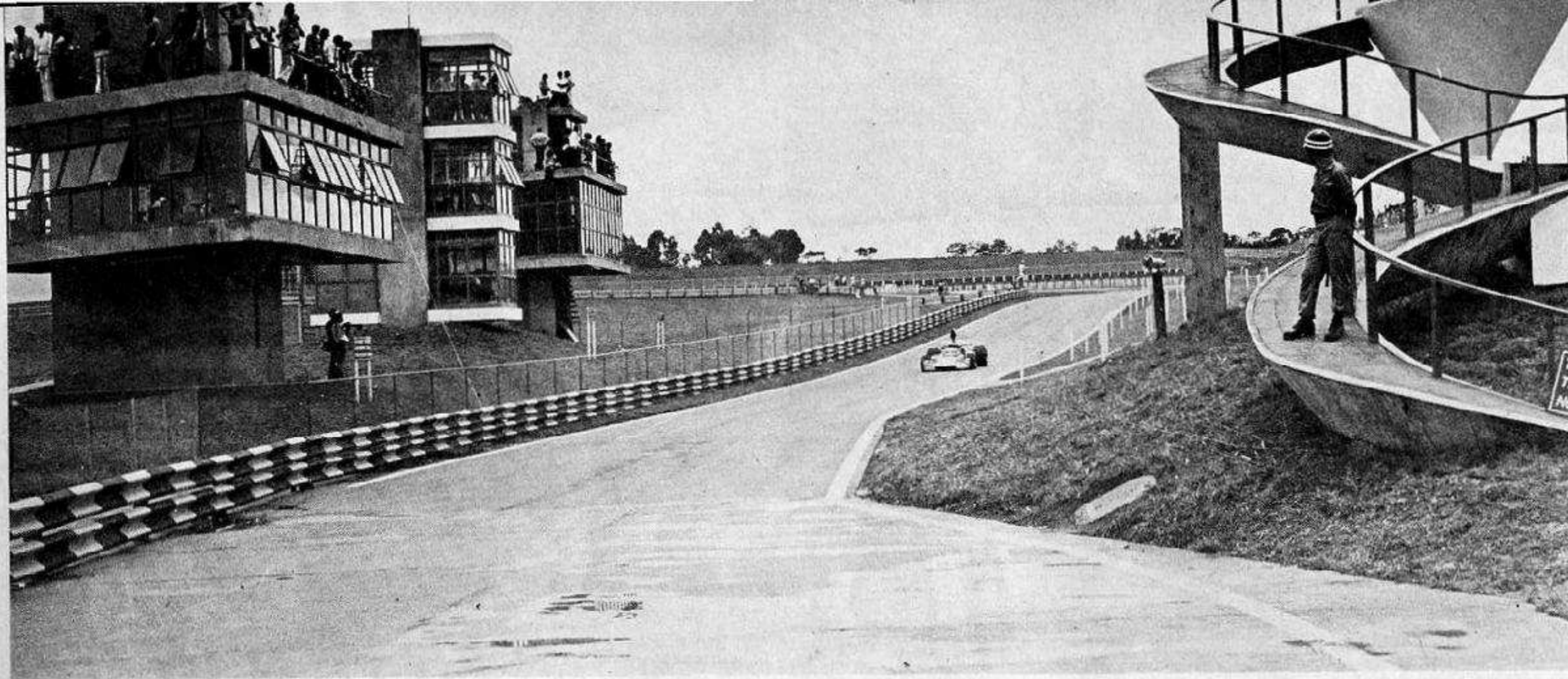
tutti riuniti: Alexander, Bubbles e la sua ragazza, che era per caso in vacanza in Sud America, Harvey, Hailwood, Gerard Campbell (uno dei membri «non corsaioli» più appassionati del team), Gaydon ed io. Dopo Lord Alexander ha sferrato un attacco furioso alla vita notturna di Rio e il personale del Copacabana Palace stenterà a dimenticarsene!

Io avevo disturbetti intestinali, dovuti al cibo locale, per cui me la sono presa calma, limitandomi a giocare a golf, con un po' di nuoto e di bagni di sole.

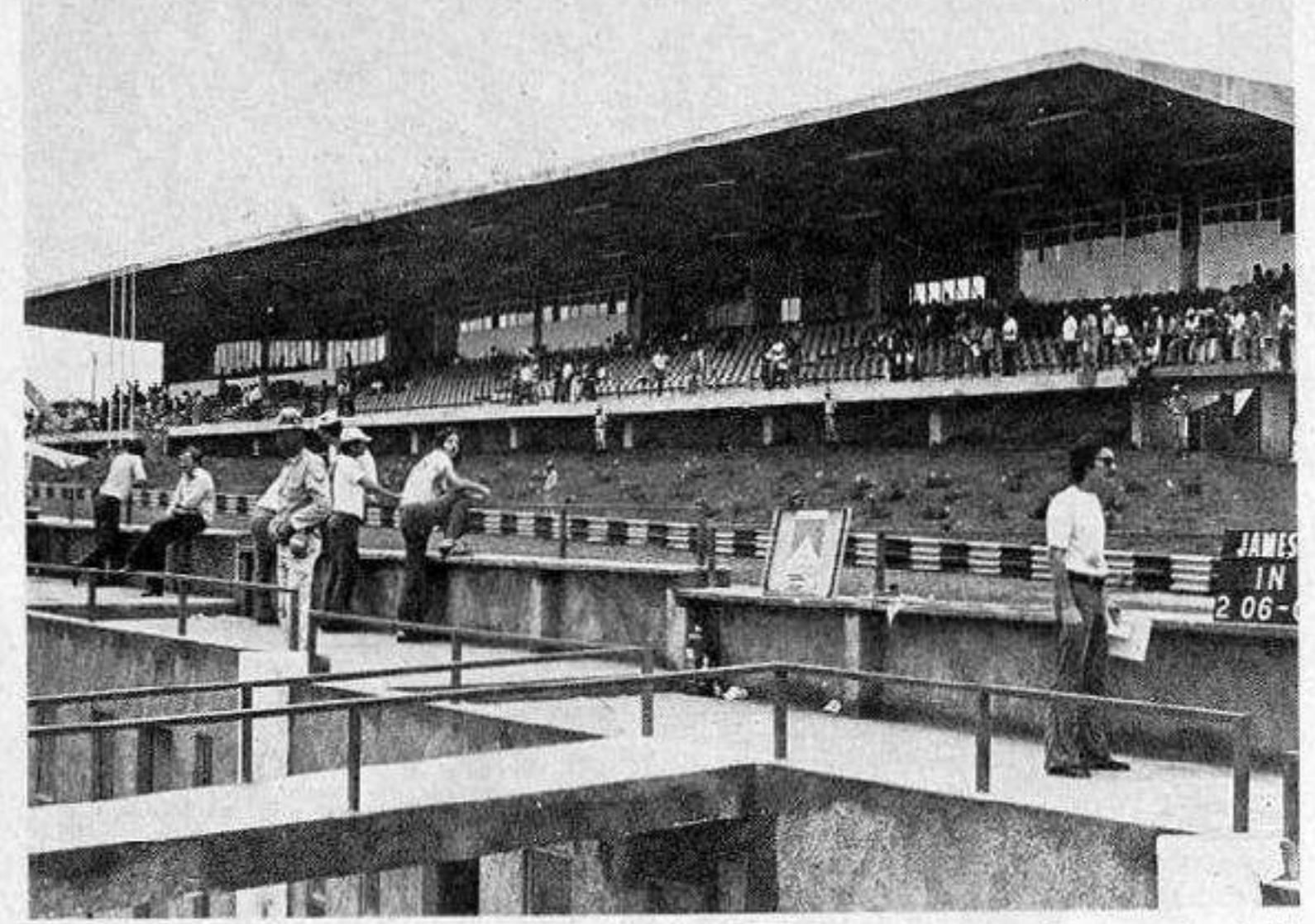
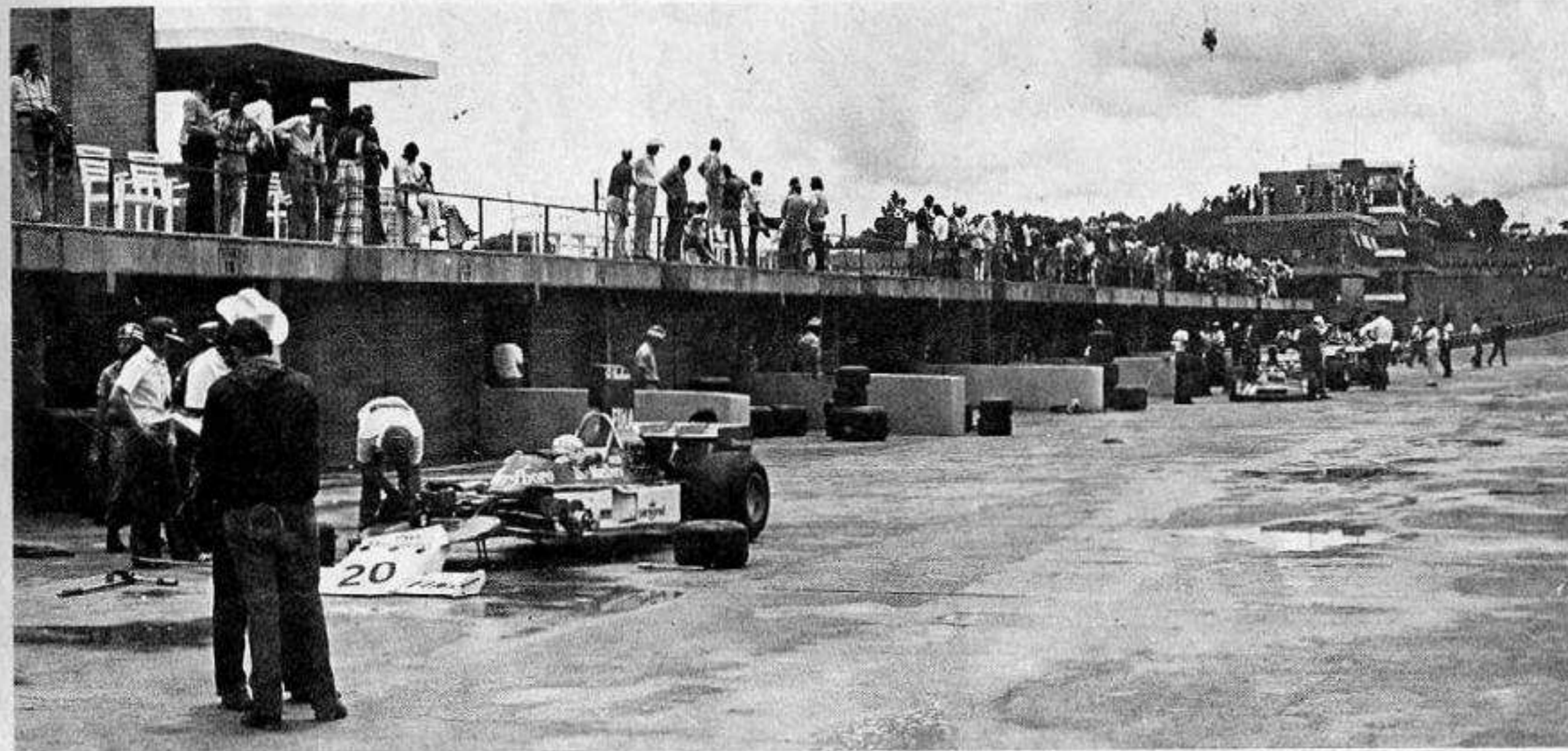
Il mercoledì siamo tutti andati a Sao Paulo e il «lord» faceva veramente un grande effetto, in testa al suo gruppo durante il viaggio, con addosso la sua «uniforme da corsa tropicale», che consisteva di giubba di seta del Racing Hesketh, calzoncini corti, sempre del Racing Hesketh, e lunghe calze bianche. Chissà perché, all'aeroporto molta gente si girava per guardarlo!

Sul circuito abbiamo avuto alcuni problemi, compreso quello del surriscaldamento che ci aveva messo fuori gioco a Buenos Aires, e fra questo e quello la vettura non teneva bene la strada come le altre. Il via è stato una meravigliosa partenza «alla latina», ovviamente prevista per aiutare quelli che conoscevano bene la pista. Infatti in generale lo starter aspetta che i ritardatari siano in posizione, prima di agitare la bandiera, lì invece è stata abbassata quando quelli della prima fila non erano ancora a posto, mentre metà dei concorrenti stavano ancora sistemandosi nell'abitacolo. Per fortuna, basandomi sul buon, vecchio sistema inglese di non fidarsi mai dei forestieri, io ero pronto per cui ho potuto approfittare della situazione, occupando l'undicesimo posto al termine del primo giro. Come sia finita la gara per me è ormai noto e, in complesso, la trasferta è stata deludente, ma speriamo nel futuro, quando sarà a punto la «nostra» F. 1. A proposito: l'ho provata, due giorni dopo il G.P. e va già abbastanza bene se sono riuscito a spiccare un tempo di 2'34"5 a Interlagos. Come dire che nel G.P. sarei partito col quinto tempo, alla corda in terza fila, davanti a Reuson, Ickx, Regazzoni ecc.! Mica male, per cominciare...

James Hunt



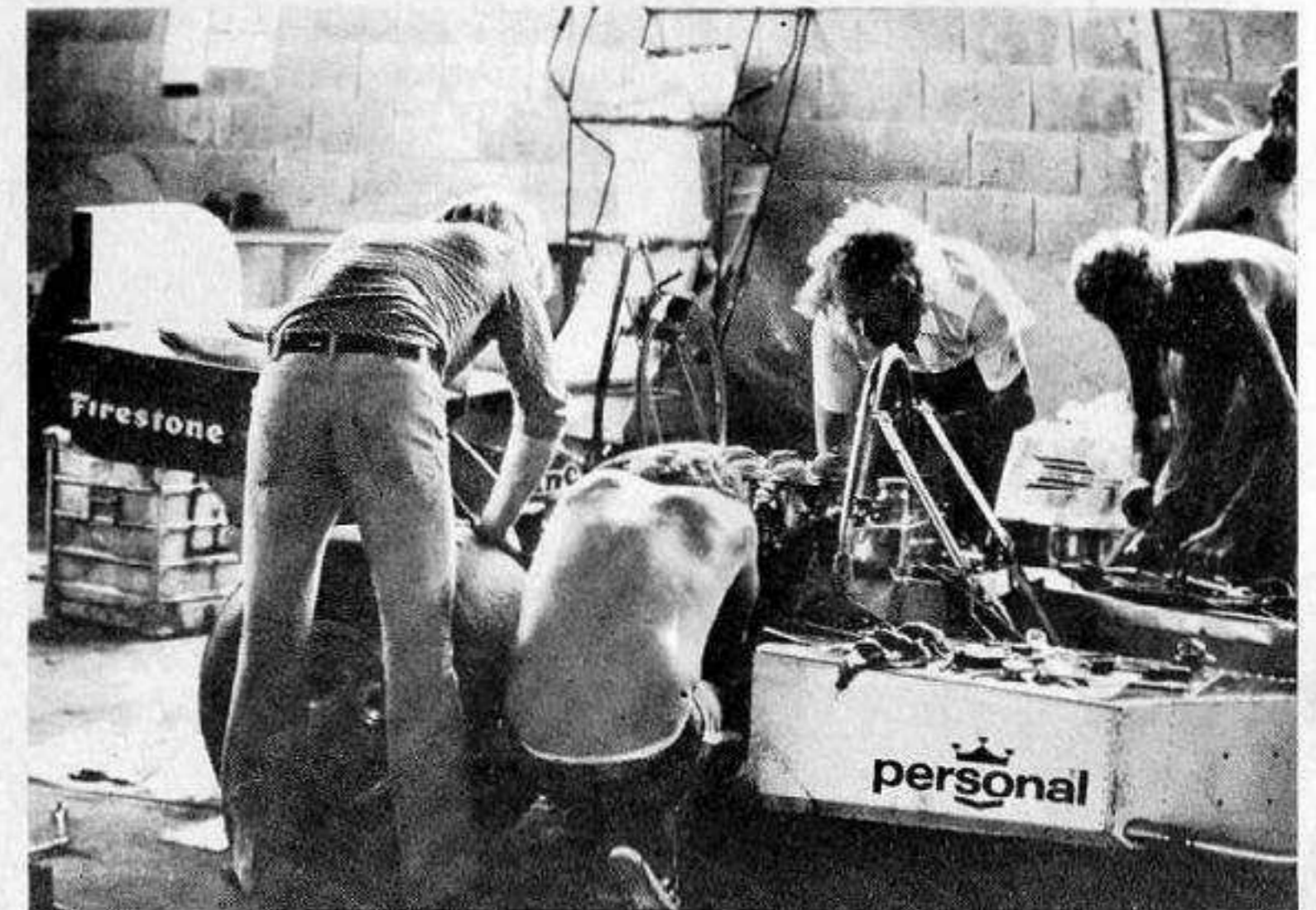
MERZARIO
racconta
BRASILIA



Alcune immagini, sopra, del nuovo autodromo di Brasilia, finanziato dal governo. Vi è spazio in abbondanza. Notate, sopra a destra, la brillante soluzione del muretto dei segnalatori al box (di fronte la grande tribuna). Al di sotto (come nel particolare che si indovina nella foto a sinistra di fianco) sono previste persino stanze di riposo e spogliatoi per i piloti con tutti i servizi. Sotto a destra: questa foto è invece di Interlagos. E' il documento della affannosa rincorsa contro il tempo dei meccanici della ISO di MERZARIO: record in 1 ora e 30'



«Senza i guai alle gomme avrei potuto far secondo»



«Muscolo» MERZARIO (così lo chiamano affettuosamente — ve l'avevamo detto — i meccanici inglesi di Williams) il record di velocità che gli ha soffiato EMERSON PITTIPALDI (ma non tanto convinto) sul circuito di Brasilia, lo ha battuto per tornare in Italia, con una rincorsa di aerei a tappe.

Il lunedì di prima sera era già a Modena, un MERZARIO «carico» per il terzo posto nella corsa-battesimo F. 1 del nuovo impianto della capitale brasiliana, affondata al centro del Mato Grosso. Un impianto pagato tutto dal Governo Federale. «Un Medico così, ci vorrebbe anche da noi!» ha commentato ARTURO.

E' stato opportuno rifare subito un poco con lui la storia di questa gara, arrivata frammentaria dai telex e dalle comunicazioni telefoniche di domenica scorsa. «Sai, l'impianto era completamente nuovo e persino il giorno delle prime prove, il venerdì, abbiamo girato poco. Un po' perché pioveva e un po' per piccoli lavori da concludere. E' un impianto nuovissimo, molto

bello; la gente può vedere da più parti. Stanno rifinendo i particolari, ma quando sarà completo diventerà invidiabile per tutti. Pensa che nei boxes ci sono anche delle stanzine riservate per il riposo dei piloti, con tanto di doccia, di lettini ecc. Certo che l'asfalto ancora nuovo è stata una difficoltà in più per le gomme. Specialmente per noi che avevamo le FIRESTONE, la cui miscela era comunque tenera anche nella versione più dura. Io ho finito con dei buchi grossi così». E fa un cenno significativo con la mano.

«E' stato proprio per quello che dopo i primi dodici giri in tandem con FITTIPALDI mi sono dovuto staccare e lasciarmi prendere da SCHECKTER. Nel finale, poi, ho dovuto di nuovo rinunciare a riportarmi secondo, quando ero tornato a guadagnare, perché le vibrazioni erano diventate veramente preoccupanti. E' vero che, la televisione italiana, mi dicono, si è premurata di chiarire (per spiegare il mio terzo posto?) che le Ferrari non c'erano (e non c'era nemmeno qualche altro), però io sono dav-

vero soddisfatto. La ISO migliora sempre più e il divario reale casomai è nel motore, di cui Frank riesce a disporre. Ma anche la COSWORTH si sa come si regola: i tre litri migliori li gradua fra le varie squadre, anche secondo i risultati che esse ottengono e fino a quest'anno la ISO non è stata certo molto ben considerata. Ora che, bene o male, qualche cosa salta fuori, c'è speranza di avere qualche motore un po' più sprint. Vuoi che te lo dica in un orecchio? A Brasilia, dove ho fatto terzo, stavolta avevo uno dei motori di Hesketh. Il lord è davvero sempre tanto gentile e poiché nelle prove avevamo avuto un'altra avaria banale, egli ha prestato un suo 8 cilindri a Franck. Io spero che per le prossime gare la COSWORTH ci dia qualcosa di meglio anche a noi. Se ne sta occupando personalmente il Presidente Pera, che a Brasilia è rimasto molto soddisfatto. Per il risultato; perché, per come lo hanno trattato — e ho visto che lo avete già scritto nel numero scorso di AUTOSPRINT — i dirigenti del nostro massimo Automobile Club

c'era propria da indignarsi! Stanno ripetendo con lui, mi sembra, quello che facevano con PAGNOSSIN. Chissà perché, questi personaggi che qualcosa di concreto e di economicamente valido fanno per lo sport automobilistico, debbono essere così snobbati!... Ma torniamo alla corsa, è meglio. La cosa che mi ha dato più fiducia è stata la parte iniziale. E' andato via REUTEMANN, con me subito dietro alla prima curva e FITTIPALDI. Dopo altre tre o quattro curve, FITTI mi ha passato e siamo andati avanti così per 10-12 giri mentre CARLOS era già K.O. Io ho visto che, finché le gomme non hanno cominciato a vibrare, riuscivo a difendermi bene con EMERSON, poi ho dovuto staccarmi. Mi ha preso SCHECKTER, poi gli mi son rifatto sotto, ma ho preferito non strafare. Ed è stato bene, perché ancora due o tre giri e non ce l'avrei fatta ad arrivare al traguardo! Sì, sì, spero proprio che in Sud Africa siamo ancora messi meglio. Hai visto a Interlagos? Lì la jella di quel tappo del radiatore è stata grossa e mi è costata la corsa. Ma il primo

giorno di prove un buon tempo l'ho fatto!»

— A proposito alla FERRARI dicono che sei stato furbo in quelle prove: hai preso la scia di CLAY...

«Certo, è vero. Però è anche vero che lui mi andava via nel dritto e io mi riportavo sotto nel misto. Ecco perché penso che ancora qualche problemino le B3 ce l'abbiano. E adesso vengono i circuiti forse meno congeniali, anche al tipo di accelerazione del 12 cilindri. Comunque è proprio un bel campionato! Vanno forte in molti e molti, che presumevano tanto di sé stessi, hanno di che da fare per assuefarsi a certe macchine, alle quali era facile dare tutti i meriti! Guarda un po' la TYRRELL. Non deve essere mica una macchina facile se JODY ha tanti problemi, mentre con STEWART sopra erano dolori per tutti! Certo che anche il signor TYRRELL e SURTEES sono un po' cambiati. Adesso vengono a curiosare perfino intorno alla ISO. Io conto che duri così...»

m. s.



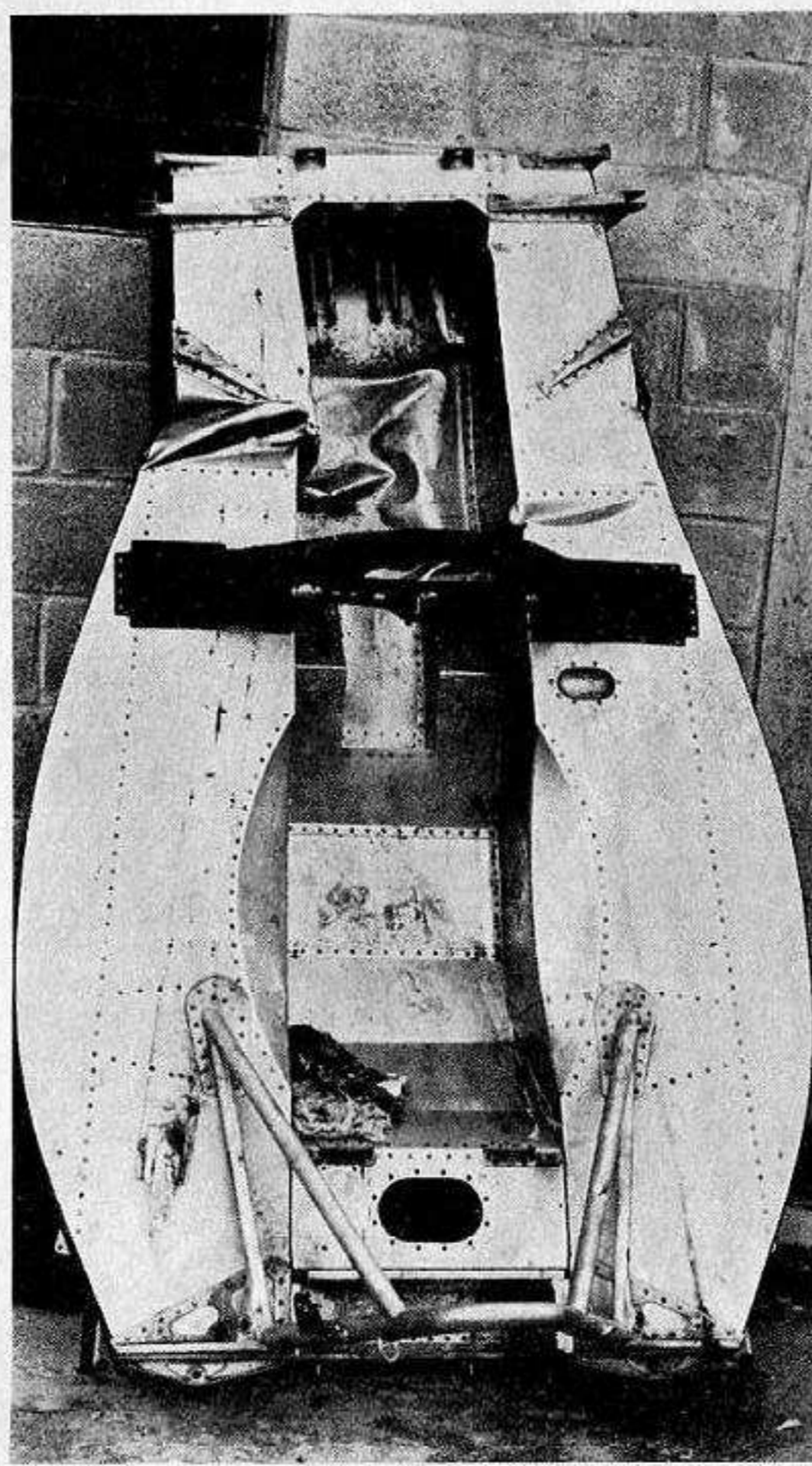
Fittipaldi, Teddy Mayer e Ed Alexander, della Goodyear. Il problema dei pneumatici è stato molto serio ad Interlagos, un po' per tutti, e se la corsa fosse durata un poco di più, sarebbe stato pericoloso



Sopra, scambio di berretti fra Duffeler (Marlboro) e Goossens (Texaco): una perfetta intesa fra sponsors

A sinistra, Hans Stuck, uomo BMW. In Brasile passeggiava con lo stemma della casa sulla schiena

Così era ridotta (a destra), la scocca della Shadow di Jarrier, dopo l'urto del primo giro a Baires



A destra, Hulme (sopra) e Mass «provano» la Asahi Pentax 6x7 di Franco Lini. Vogliono avvicinare Emerson con il «tele»? Sopra, Nora Tyrrell internazionale



Per le delusioni continuate

REUTEMANN accusa tutti!

● Se stesso (per i rischi con le gomme) ● «FITTI» (per la pioggia - regalo) e i giornalisti argentini

BUENOS AIRES - Reutemann, di ritorno al paesello da Interlagos, è veramente arrabbiato con se stesso e con i giornalisti: non si perdona la cattiva scelta delle gomme di mescolata dura e non perdona l'assedio dei giornalisti. Continuando a sollevarsi i lunghi capelli biondi castani che hanno spiccata tendenza a coprirgli gli occhi, Reutemann, di solito parco e chiuso in se stesso, si scatena come nei primi giri del Gran Premio argentino, ma questa volta senza il Brabham BT 44.

«Questa volta le sospensioni mi hanno tradito. Sin dalle prove ad Interlagos ci eravamo accorti che la vettura se ne andava di muso ed era difficile da correggere; abbiamo fatto di tutto per regolarlo in forma tale che sbandasse meno e mi alleggerisse un poco quella fatica bestiale di mantenerlo nella giusta traiettoria. Al via sembrava andasse come su rotaie, veloce, domabile, direi quasi tranquillo: era direttamente un aereo e ronzava che dava piacere. Quando mi accingevo a tentare di scappare a quella sanguisuga di Peterson che si era attaccato alle mie ruote, formando una sola vettura, ecco che di nuovo la macchina sbanda davanti e mi obbliga a cercare una nuova traiettoria nelle curve e logicamente perdendo circa 800 giri del motore. Poi vedevo le gomme lentamente consumarsi in forma non molto pari, una di più e una di meno e ho perduto così il senso della corsa dovendo interessarmi della vettura. Credo che aver fatto 31 giri è stato l'errore più madornale della mia vita, con le gomme in quello stato; potevo uccidermi in qualsiasi curva; perché la scatola della direzione era quasi bloccata e potevo succedermi qualsiasi cosa.

«Poi sono arrabbiato con i giornalisti, specie i miei concittadini: dopo Buenos Aires, mille articoli, mille fotografie, molti anche a San Paolo, ma dopo questa mia povera

performance sicuramente in altre parti del mondo verranno molto pochi, anzi nessuno. Vedremo in Sudafrica, se si correrà, quanti ce ne saranno. D'altronde, continuano a dire che sono un orso. Quando quattro anni fa sono andato in Europa c'erano molti stranieri e dovevo arrangiarmi perché nessuno dei miei mi è stato vicino. Cioè non ero nessuno, ed oggi credono che io dovrei saltare dalla gioia, abbracciarli, ed invitarli a mangiare, solamente perché sono stato un'ora sulla bocca di tutti e quindi sono un asso.

«Oggi ho tre anni di dura esperienza, un motore che suona come un violino e una vettura che corre come un aereo, e posso litigare il primo posto a tutti e l'ho dimostrato ed allora vengano quelli che mi dicono che mi devo ricordare che sono stati loro a lanciarmi quando correvo qui in altre categorie, che non reno mondiali o di F. 1.

«Lasciamo perdere e continuiamo a batterci. Ed ora rispondo alla tua domanda — dice al sottoscritto — su Interlagos: Sì, il regolamento è stato applicato in pieno, ma non posso qui dimenticare che alcuni anni fa in una gara di F. 2, nello stesso circuito, pioveva veramente a dirotto e la corsa dovette finire con i giri stabiliti. Certamente è chiaro che Fittipaldi allora era dietro di me e Peterson e questo chiarisce tutto. Certamente lui corre bene sul circuito di casa ed ha vinto, con l'aiuto di alcune gocce di acqua. E i brasiliani, capaci in queste cose, hanno fatto la corsa per lui e lo si è visto nei giornali il lunedì. Lui era tutto. Ma se a Buenos Aires fosse piovuto quando io ero in testa e avessi vinto, ancora oggi tutti parlerebbero e scriverebbero fiumi di articoli sullo «scandalo argentino». Insomma così vanno le cose, ma nel corso dell'anno avremo possibilità di vederli e se ne riparlerà...».

Augusto C. Bonzi

LONDRA - Tutto sommato, sembra strano che la più grande ditta inglese di tabacchi, la W.D. & H.O. Wills, si interessi allo sport automobilistico internazionale col nome della sua marca Embassy, dato che queste sigarette non hanno praticamente mercato fuori dell'Inghilterra. Un altro fatto un poco strano è che la consorella della Wills, la Imperial Tobacco, si occupa della Players e ci sembra di ricordare vagamente che la Players abbia a che fare con le corse da grand prix...

La spiegazione parrebbe consistere nel fatto che l'Embassy spera che l'emblema bianco e rosso dei suoi pacchetti di sigarette diventi noto in giro per l'Europa per mezzo delle Lola, perché prevede che prima o poi comincerà a vendere sigarette Embassy in tutti i paesi del Mercato Comune. Dobbiamo presumere che il loro ragionamento sia valido; intanto riporta il nome Lola sui circuiti per la prima volta in dieci anni (anche se per essere precisi nel 1967 il G.P. d'Italia fu

La Lola si... lecca il «Baffo»

vinto da una Lola, piuttosto che da una Honda, visto che la vettura nota come «Hondola» era in effetti un telaio Lola T90 USAC modificato per ospitare un motore Honda di F.1; fu costruita in ventinove giorni quando Surtees, persa ogni speranza nella Honda, convinse Broadley a costruire per lui una F.1 speciale. Aveva perfino un numero della Lola, cioè T130).

Broadley è un uomo calmo e riservato, il contrario sotto molti aspetti di Colin Chapman. Hanno più o meno la stessa età e i nomi Lola e Lotus diventarono noti nelle corse per sport di 1100 cc verso la metà degli anni '50; fu allora che apparve la sospensione posteriore attribuita a Chapman, ma che in effetti fu prima ideata da Broadley. Da quell'epoca, la Lola è diventata decisamente una Casa costruttrice di vetture e Broadley ha tenuto a freno il proprio desiderio personale di immettere la società nelle gare di grand prix.



La più recente delle Formula 1 di quest'anno, la Lola-Embassy T370, ha fatto il suo debutto a Buenos Aires, nel Gran Premio d'Argentina. Nella foto, ecco Graham Hill, che oltre ad essere prima guida della squadra ne fa parte anche come azionista e capo-organizzatore

Ora Broadley dice: «Vendere vetture di F.1 è una faccenda assai più complessa che vendere altri tipi di monoposto e la Lola esiste per produrre e vendere vetture da corsa. Comunque, quando Graham Hill ci parlò, chiedendoci di progettare le vetture 1974 per l'Embassy Racing, fui felicissimo di potere accettare l'incarico. Le corse sono la linfa della nostra società ed è bello essere di nuovo presenti nel settore più importante di un grande sport».

A prescindere dall'«Hondola», la Lola T370 è la prima Broadley di F.

1, dopo la Mk 4 del 1962. Non si trattava di una macchina eccezionale, infatti ottenne una sola vittoria (pilotata da Surtees in una gara minore a Mallory Park); sotto molti aspetti l'esemplare sopravvissuto, nel museo di Donington, appare piuttosto rozzo come fattura, soprattutto in certi particolari. D'altro canto la T370 mette in luce il bel lavoro, che fa della Lola la più grande costruttrice di vetture da corsa del mondo. E' stata costruita sulla linea già collaudata delle Lola, da Broadley, con Bob Marston e il team Lola. Fra parentesi,

Marston un tempo era alla Surtees (quanti ce n'è in giro, di uomini ex Surtees!) e ha quindi una grande esperienza.

Da voci che giungono dalle officine Lola si direbbe che le Embassy siano semplicemente vetture per la clientela, anche se avranno forse un trattamento preferenziale! A questo proposito, le officine sono ben diverse dal capannone di lamiera a Bromley ove ricordiamo di essere andati per la prima volta a trovare Broadley, in una gelida giornata d'inverno, mentre lui costruiva le sue prime monoposto,

belle Formula Junior con motore anteriore, superate poi dall'invasione dei motori posteriori. Ora la società ha un giro d'affari di mezzo milione di sterline l'anno.

Fra parentesi, sembra quasi incredibile che Graham Hill abbia dato inizio alla sua diciassettesima stagione di Grand Prix in Argentina. Parlando di quegli ostinati che continuano a chiedere «quando si ritirerà?» Graham dice: «Apprezzo la preoccupazione dei miei amici, ma ho sempre preso io le mie decisioni e sento di avere ancora qualcosa da dare alle

corse». Ora, però, si ha l'impressione che il pensiero del ritiro ce l'abbia, quando dice: «Trovo più eccitante organizzare questa squadra che correre». Si può essere più o meno sicuri che la stia veramente organizzando perché, quali che siano i suoi difetti, Graham non si limiterà a preparare vetture pensando solo ai premi di partenza, come fecero l'anno scorso alcune persone poco scrupolose (cioè che non svolsero alcun lavoro di sviluppo fra una gara e l'altra).

David Hodges

Già definite dalla CSAI le modifiche
al CALENDARIO delle corse in Italia

Se continueranno le DOMENICHE TABU' si correrà il SABATO

MILANO - Col passare dei giorni la tanto discussa stagione automobilistica italiana continua a prendere forma: dopo la scelta salomonica alcool-benzina ora è il momento dei calendari e le riunioni di messa a punto di quello che sarà il programma definitivo nazionale sono destinate a continuare anche nei prossimi giorni.

Intanto sono state prese importanti decisioni che riguardano la Formula Tre, il Turismo Gruppo 2, il Gran Turismo Gruppo 4 ed il Gruppo 5 per i rispettivi Campionati.

Il Campionato Italiano di F. 3 prevede nove gare, non molte, ma neppure molte meno di quelle che erano in programma. Colpisce invece la distribuzione che queste gare hanno nel corso della stagione: quattro nel giro di meno di un mese, tra la fine di marzo a Casale e la fine di aprile, sempre all'autodromo piemontese, e le altre cinque divise tra tre in giugno-luglio e due in settembre. Questa distribuzione delle gare è resa ancora più assurda dal fatto che ad inizio stagione bisognerà fare, con tutta probabilità, ancora i conti col divieto di circolazione domenicale.

Se i nostri governanti continueranno nella determinazione di farci andare a piedi per esportare il petrolio assegnato all'Italia in

derà la stagione tra il 16 ed il 20 di ottobre. Anche per il Turismo l'inizio è a Casale, il 19 marzo esattamente, cioè in una festività infrasettimanale non recuperabile con la scappatoia del sabato. Prosegue con l'appuntamento classico della 4 Ore di Monza, cinque soli giorni dopo, per poi saltare al 19 ed al 26 di maggio a Varelungna e al Santamonica ed al 9 giugno ancora a Varelungna. Le altre quattro prove sono il 28 luglio ad Enna, il 15 settembre ad Imola, il 29 al Mugello ed il 6 ottobre alla classica Coppa Carri di Monza.

Tra i Campionati italiani quello più ricco di gare è per il Gruppo 4 con undici prove previste, una sola in meno rispetto al 1973. L'inizio è il 7 aprile con la corsa dell'A.C. Bologna (a Monza?) per proseguire con la gara mondiale della 1000 Km di Monza, data solita, 25 aprile... anche questa infrasettimanale, con l'Euro GT a Pergusa del 12 maggio, la 1000 Km di Imola del 2 giugno da quest'anno valida per il Mondiale, la gara di Casale del 16 giugno e quella dell'A.C. Palermo del 23 dello stesso mese. Prosegue in Sicilia, il 28 luglio ad Enna, poi la tradizionale Intereuropa del primo settembre a Monza, il 22 settembre a Varelungna ed il Giro d'Italia. L'undicesima prova era stata iscritta per il Mugello in data 20 di ottobre concomitante col Giro d'Italia tanto che è probabile e logico uno spostamento al 27 come gara di chiusura.

Per il Gruppo 5 le corse di Campionato sono solo 8 rispetto alle undici del '73: 7 aprile a Varelungna, poi le due Mondiali di Monza (25 aprile) e Imola (2 giugno) intervallate dalla corsa dell'A.C. Milano prevista per il 26 di maggio a Monza. Prima della prova finale al Mugello, che sarà il 20 o il 27 ottobre, gli appuntamenti delle Sport sono a Palermo il 23 giugno, al Mugello il 4 agosto ed a Varelungna il 13 di ottobre.

Per la Formula Italia e 850 nulla è ancora stato approvato: la formula nazionale per eccellenza manterrà la soluzione a gironi ma il numero e la suddivisione delle gare sarà reso noto solo tra qualche giorno. Stesso discorso per la Formula 850 per la quale non sono comunque previste ripartizioni in zone.

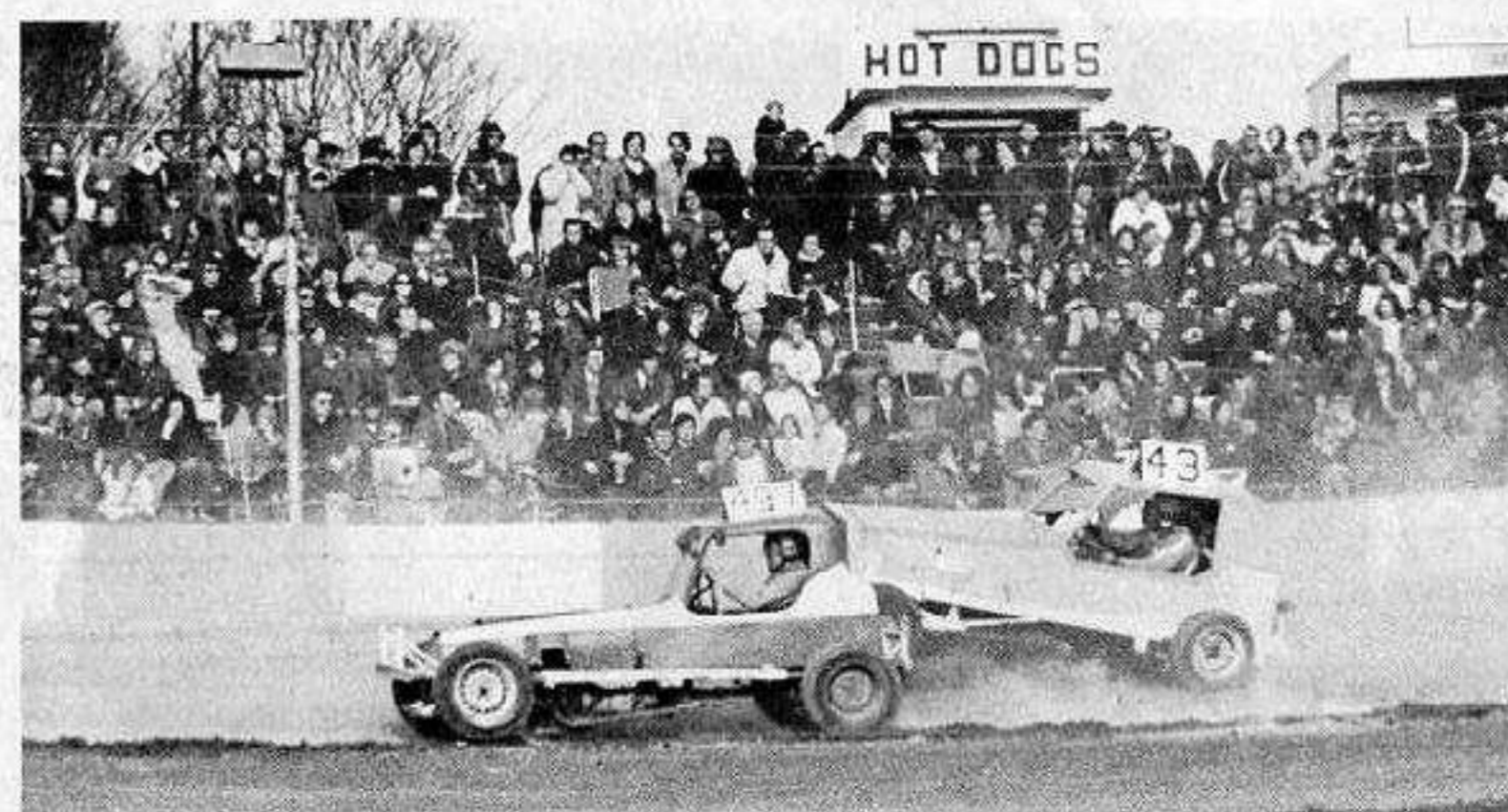
Le zone sono invece sicure per le prove in salita e gli organizzatori delle varie manifestazioni verranno interpellati per una scelta. I conduttori saranno ammessi a partecipare alle gare delle varie zone in funzione del luogo in cui avranno richiesto la licenza CSAI. La soluzione potrà prestarsi a tattiche di scelta di questo o quell'Automobile Club in funzione del calendario offerto dalla zona a cui appartiene... e della pericolosità degli avversari. Le gare sicuramente perderanno in partecipazioni e spettacolo e non sarà neppure allegro preparare vetture sempre più costose per trovarsi a disposizione uno sparuto numero di corse e di avversari: si tratta di un male faticosamente bilanciabile con le argomentazioni del risparmio.

Si suol dire « o mangi la minestra... » eccetera, eccetera, qui c'è il menu che non è molto vario... vedremo il conto!

Gabriela Noris



Il tipico Stock Car è una vettura trovata dal demolitore, irrobustita, dotata di paraurti e senza i vetri. Il tutto a circa 100.000 lire



Una movimentata fase di corsa per Hot Rod, sorta di monoposto con motori preparati. Le piste sono in asfalto e misurano circa 300 metri

In un ex kartdromo di Empoli
la prima «minipista OVALE»

Arrivano gli stock-car in ITALIA!

Sabato 16 febbraio, nel pomeriggio, si svolgerà al Palazzetto delle esposizioni di Empoli un meeting di presentazione delle gare di estrazione inglese per Stock Car, un modo molto divertente — e senz'altro il più economico — di correre. La scelta di Empoli è motivata dal fatto che la cittadina toscana si avvia ad essere la prima « capitale » italiana di questo sport, che tanto successo ha già avuto in Gran Bretagna, Olanda, Svezia e Sud Africa: infatti, sta sorgendo a pochi chilometri da Empoli il primo « ovale » per gare stock, ricavato nell'area di un ex-kartodromo.

Il meeting, che sarà vivacizzato dalla presenza di piloti ed organizzatori inglesi, che sono da tempo in Italia per preparare il terreno, sarà organizzato dalla F.I.S.CAR, che già da un paio di anni si occupa di introdurre questo sport nel nostro paese. Fondamentalmente, si tratta di gare brevi (25 giri circa) su piste ovali asfaltate, che si articolano su due categorie: le

Stock Car vere e proprie, che sono vetture di grande serie, di un massimo di 1800 cc, con solo lo scarico libero, normalmente recuperate in demolizione, e le Hot Rod, che sono delle specie di monoposto con però il motore libero di essere preparato.

Le due categorie hanno in comune un rigidissimo regolamento per quanto riguarda le misure di sicurezza, che comprendono una doppia centina di sicurezza e cinture a quattro punti obbligatorie. Per di più, il serbatoio non deve contenere più di 10 litri, ed è provvisto di valvola di sfiato antiribaltamento. La F.I.S.CAR, che ha in costruzione già un certo numero di HOT-ROD che potranno essere affittate, ha in preparazione il regolamento tecnico che verrà discusso nella riunione di Empoli, assieme ai dettagli del primo ciclo di gare.

L'indirizzo della F.I.S.CAR è il seguente: VIA FRASSONI, 6 - 41034 FINALE EMILIA (MODENA).

● Tra un paio di NUMERI, potrà ora apparire finalmente su AUTOSPRINT l'inserito tradizionale con il CALENDARIO COMPLETO e CORRETTO delle CORSE 1974 in ITALIA ed all'ESTERO.

modo da contenere il deficit all'importazione, tutte le gare fino a fine aprile (da maggio inizierebbe il razionamento) resteranno in sospeso... e sono più o meno mezzo Campionato!

Di fronte a questo problema la CSAI ha offerto una alternativa agli organizzatori: o anticipare la corsa al sabato, o rinviarla ad altra data da destinarsi, sistema quest'ultimo che si presenta purtroppo alla tentazione di cancellazione. C'è quindi un motivo d'incertezza in più che rischia di abbreviare, di fatto, l'intera stagione.

Nel complesso le nuove gare della F. 3 sono le seguenti: 30 marzo a Casale, 7 aprile A.C. Bologna, 20 aprile Varelungna e 28 aprile Casale. Poi il Lotteria del 30 giugno a Monza, la gara del 14 luglio a Casale e del 28 a Misano. Infine Monza e Mugello il 22 e 29 settembre.

Speriamo che i nostri piloti di F. 3 approfittino della situazione negativa italiana per andare all'estero con più determinazione di quanto abbiano fatto negli scorsi anni, anche perché il capitale macchina da ammortizzare si sta facendo sempre più cospicuo: i telai sono aumentati notevolmente ed i nuovi motori Toyota Novamotor ed Holbay sono vicini al costo di due milioni e mezzo.

Per il Campionato del Gruppo 2 le gare 1974 sono nove più il Giro d'Italia che chiu-

Il B.R.S.C.C., maggiore organizzatore inglese di gare ha definito il suo CALENDARIO '74: è previsto anche un curioso campionato riservato alle PEOPLE POWERED CAR (vetture azionate a... muscoli!)

Consumano sei volte di più i pescatori inglesi in 1 domenica che 300 corse!

LONDRA - Per i lettori italiani forse il British Racing and Sport Car Club è soltanto un nome. Per spiegare un poco, si tratta certamente del maggior club organizzatore che esista in Inghilterra e anche in Europa. Nel 1974 organizzerà trecento gare diverse, durante le sue manifestazioni (gare che vanno dalla Corsa dei Campioni in giù) per le quali ci saranno complessivamente circa 4500 iscrizioni.

L'ammontare totale di carburante che i concorrenti consumeranno in queste gare, fra parentesi, è valutato in circa un sesto della quantità usata dai pescatori inglesi in una sola domenica dell'anno, per recarsi a pescare. Strano, come il temuto argomento del petrolio ottenga sempre la precedenza oggi, quando qualcuno annuncia programmi di corse...

Nella maggioranza i piani esposti a grandi linee recentemente dal BRSCC sono d'interesse nazionale, cioè inglese, ma uno o due aspetti hanno invece un interesse un poco più vasto. Per primo uno buffo. Esiste un nuovo campionato Marlboro, chiamato «Marlboro People Powered Car Challenge». La Casa di sigarette lo organizza con un fondo di

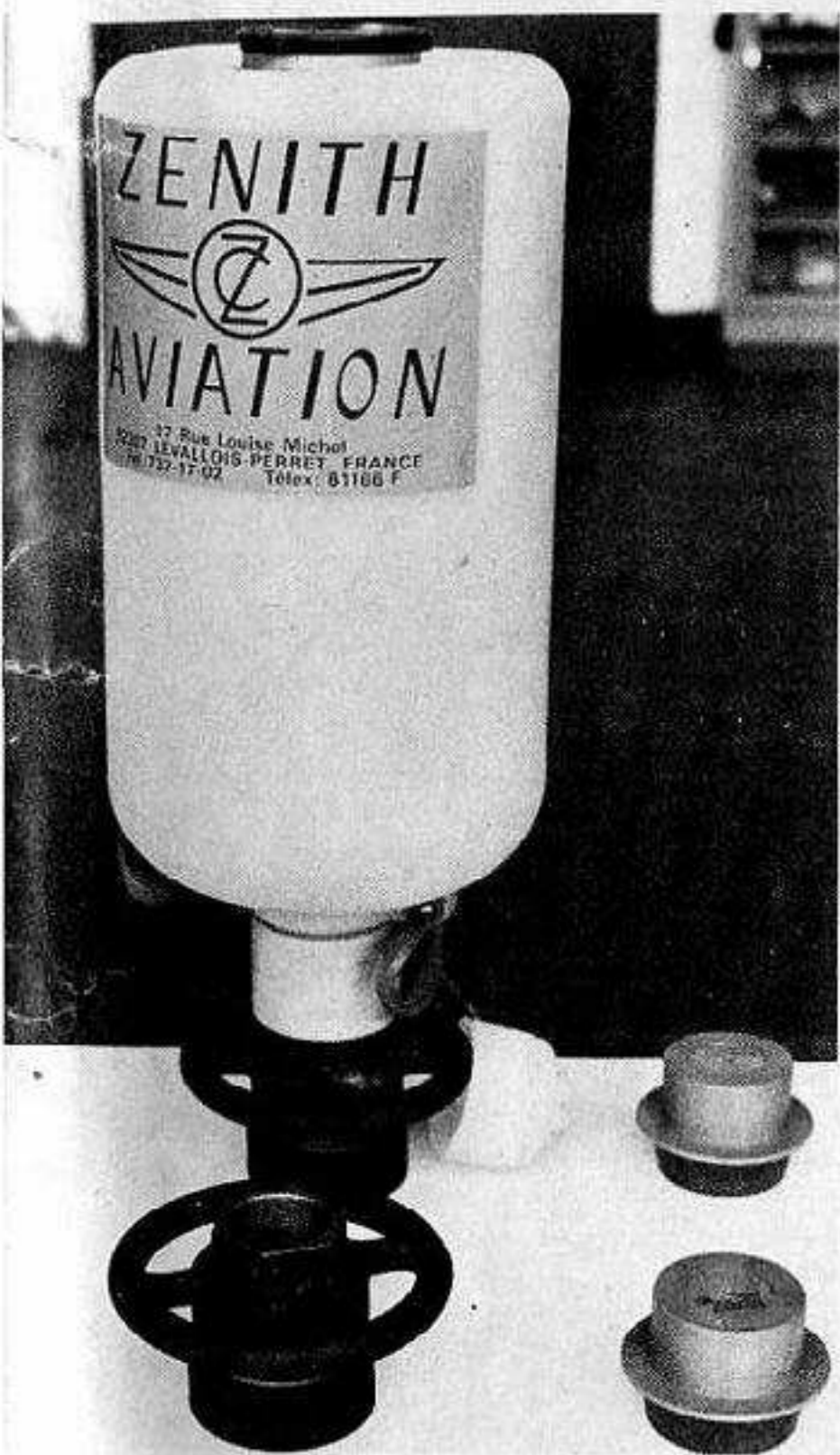
mille sterline (e pare che arriverà altro denaro). Chiariamo: una PEOPLE POWERED CAR (vettura azionata da persone) deve essere appunto azionata soltanto dai «muscoli», avere quattro ruote sempre in contatto col terreno e tutto l'equipaggio (numero illimitato) deve restare a bordo durante tutta la gara. La «corsa» base è un test di cento metri lanciati, ma in seguito ci saranno altri premi per il giro più veloce del circuito corto di Brands Hatch. Così come la gara attirerà probabilmente piloti seri e abili, il suo annuncio ha ispirato spiritosaggini, quali: «Frank Williams non saprà resistere all'attrazione». Viene fatto di chiedersi se Lou Stanley potrà convertire quelle vecchie e stanche BRM, che ha già venduto a vari patrocinatori. (Per la cronaca: AUTOSPRINT sta programmando con lo stesso sponsor una iniziativa del genere in Italia).

Parlando più seriamente, il BRSCC ha creato il Fondo Roger Williamson. Sono cose che accadono abbastanza spesso dopo incidenti e questa volta la premessa è la seguente: «Dopo la corsa di Zandvoort, l'anno scorso, si è parlato molto di misure anti-incendio, ma si è fatto assai poco». Si ha

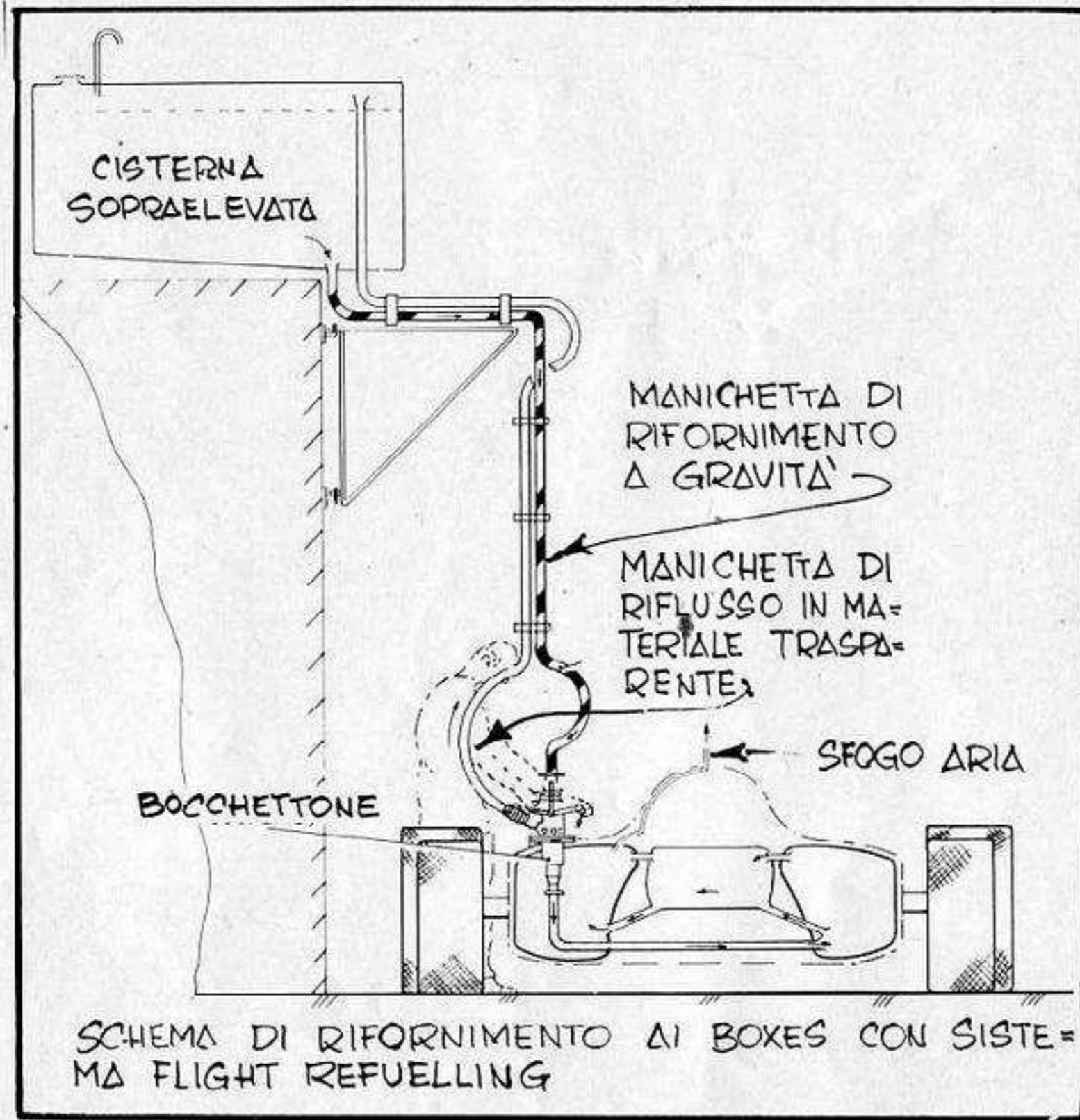
l'impressione netta che si voglia ottenere che si agisca. Peter Browning segretario del BRSCC ha detto: «Basterebbe l'uno per cento del denaro di patrocinio speso per le corse di Grand Prix e/o un analogo, insignificante contributo da parte dei membri della GPDA, perché i commissari fossero meglio addestrati e disponessero di migliori attrezzature». Alla riunione, comunque, un portavoce della Marlboro ha detto che la sua società darà un aiuto, quindi può darsi che la cosa prenda l'avvio. Per il momento i fornitori delle attrezzature per i piloti di F. 1 hanno accettato di rimettere «a nuovo» le tute ignifughe, da distribuire ai commissari, e vi sono altri contributi, quali un vecchio telaio e carburante per addestrare i commissari. Da questi inizi si spera che nascerà un vero contributo per la sicurezza, anziché soltanto chiacchiere.

Nel 1973 il club ebbe una ottima stagione e la sua politica per il 1974 sembra creare un senso di ottimismo, circa il futuro dello sport automobilistico... nonostante la gara con «vetture azionate dai soli muscoli».

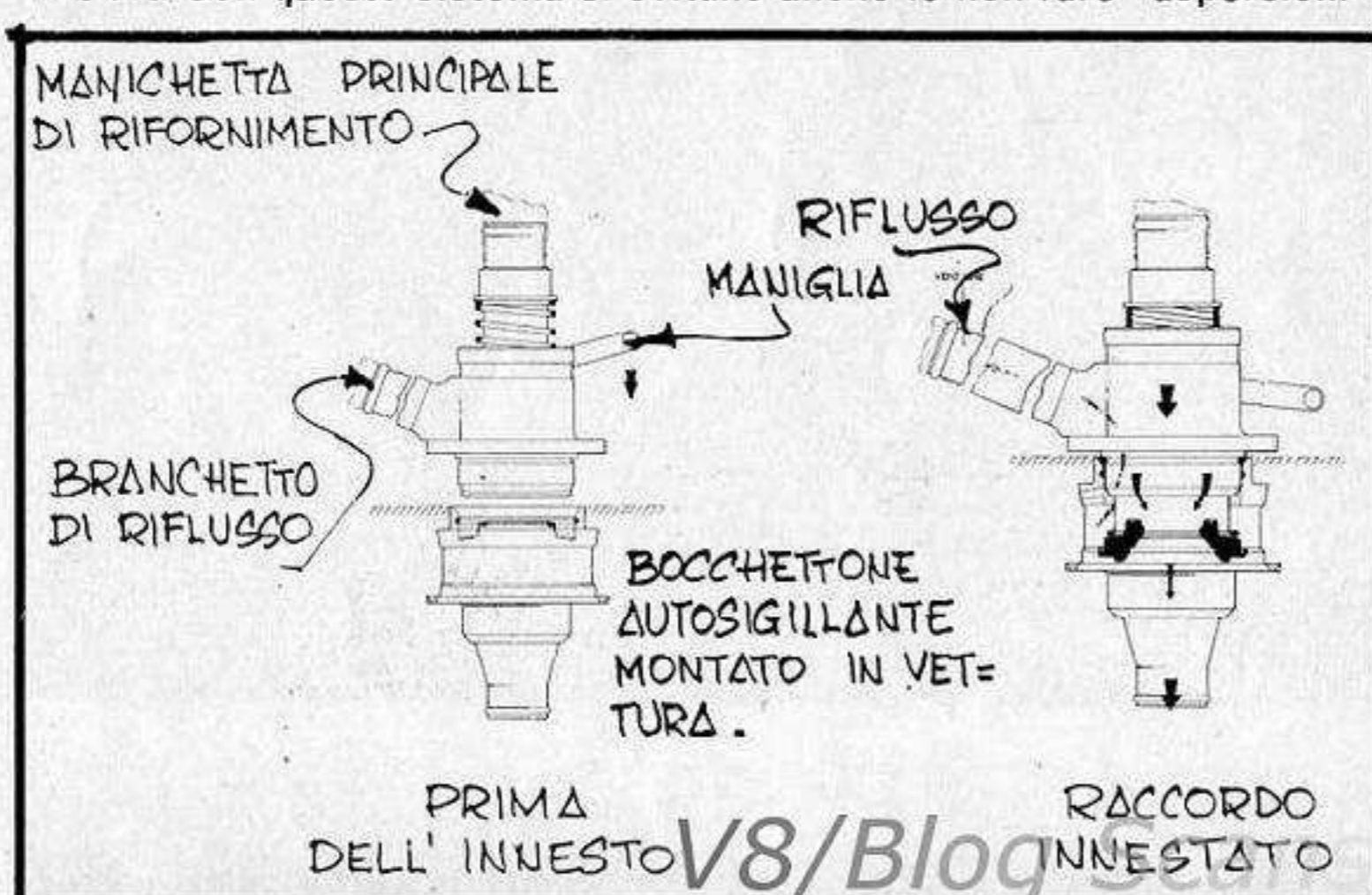
David Hodges



Sopra, i componenti del sistema Zenith usato ora nella generalità dei casi. Sotto, il gruppo Flight Refuelling separato nei suoi vari componenti

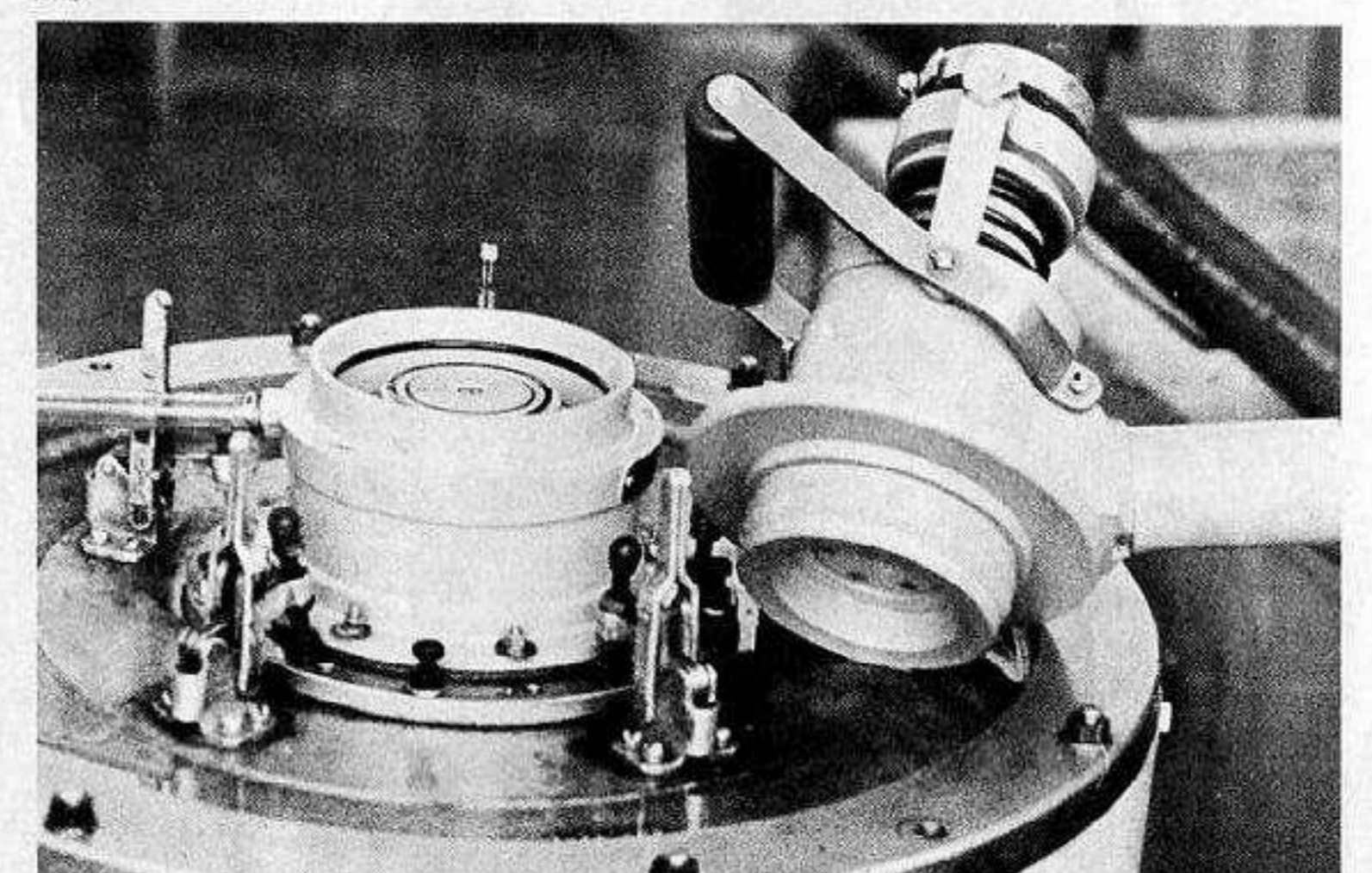


Nel disegno sopra, lo schema di funzionamento del nuovo sistema Flight Refuelling, che comporta un unico operatore. E' in corso di omologazione presso la CSI. Sotto, ecco come lavora il nuovo bocchettone. A destra, un componente (a sinistra) fa parte della vettura. Con questo sistema si evitano anche le non rare «aspersioni»



Anche in ITALIA il FLIGHT REFUELLING

I rifornimenti in gara sempre più aeronautici



Avete mai pensato, a quale differenza può sussistere fra il rifornimento che tutti noi — managgia — siamo costretti a fare ogni tanto e quello di uno scalmanato che conduce una gara col margine di 4,7 secondi? A parte le ovvie considerazioni da fare sull'opportunità che il più prossimo inseguitore di costui debba, egli pure, fermarsi a far benzina (si fa per dire) altrimenti tanto vale prendersela comoda, vi possiamo garantire che il risultato di molte corse dipende in parte minuscola da precipitevoli guisa esibita nel rifocillare gli ormai menzi serbatoi. Motivi di sicurezza impongono eziandio che in nessun caso ciò che si mesce zampilli o grondi sulle pian-

le — o nelle orecchie — del mescolatore. E ciò non bastando, occorrerà anche eseguire tutto quel che fa d'uopo nel minor numero di secondi e spiccioli, ovverossia sotto pressione statica appropriata. Con logica devastatrice, possiamo applicare le riflessioni fin qui accennate per scoprire che il benzinario da corsa ha più fretta e problemi del suo collega di Via dei Mansueti. Cosa che spiega la ragione per cui si finisce per avere una gara nella gara, nonché esibizioni alla Ridolini delle diverse squadre meccanici. Per molti aspetti i problemi di un

Giuliano Orzali

CONTINUA A PAGINA 16

Mentre la CSAI deve ancora decidere sul titolo nazionale '73 (dopo la guerra dei pistoni) già si delineano i programmi di quest'anno

Anche se con una ormai consueta coda di « strascichi », il campionato di F. Ford 1973 è giunto da tempo in porto e si sta cercando di varare, nella maniera migliore, il futuro ciclo di gare che prenderà il via la prossima primavera. Nonostante il periodo poco felice per fare piani con conseguenti investimenti a lunga scadenza, il settore delle monoposto scuola di marca inglese è piuttosto vivace: ci sembra che per le nuove iniziative in atto valga la pena di cercare di fare un po' il punto della situazione attuale.

La Ford Italiana non si vorrebbe sbilanciare molto, prima della premiazione ufficiale dei campionati '73, in programma a Roma il 16 febbraio. Probabilmente in questa occasione si potranno cono-

scere i calendari definitivi e le novità regolamentari, che però trapelano nell'ambiente da qualche tempo. Una cosa è certa: a Roma, la Ford dovrà annunciare il (o « i ») vincitore del Campionato di Formula Ford, il cui nome è ancora in forse dopo le singolari risoluzioni della CSAI.

Già avrete avuto occasione di leggere come il Tribunale d'Appello abbia « riabilitato » « Lucas », ma ora pare che la CSAI non sia del parere di squalificare Zorzi, per cui i due finirebbero per trovarsi a parità di punti, e crediamo di non essere lontani dal vero se ipotizziamo che la CSAI intenda proporre due vincitori ex-aequo, più o meno quanto ha fatto la CSI (dopo un suo errore regolamentare)

con Schickentanz e Ballot-Lena, co-campioni dell'Euro Gran Turismo. Staremo a vedere cosa ne penserà la Ford.

Ad ogni modo, poiché Zorzi lo conoscete già (ha avuto una delle medaglie d'oro al nostro « Casco » 1973), vi presentiamo « Lucas », al secolo Luigi Castiglioni, serio professionista trentatreenne milanese che ha colto una serie completa di successi nella prima parte della stagione al volante di una BWA con motore Alloni, in pratica la stessa combinazione vincente di due anni fa.

A proposito del lato esclusivamente tecnico del problema che tiene ancora sospeso il campionato

CONTINUA A PAG. 16

Leopoldo Canetoli

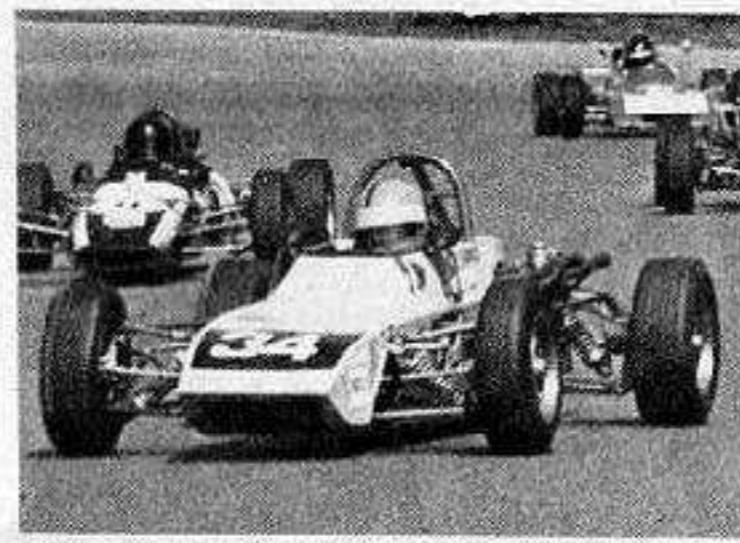
Per i suoi cinque anni più ricca la formula FORD



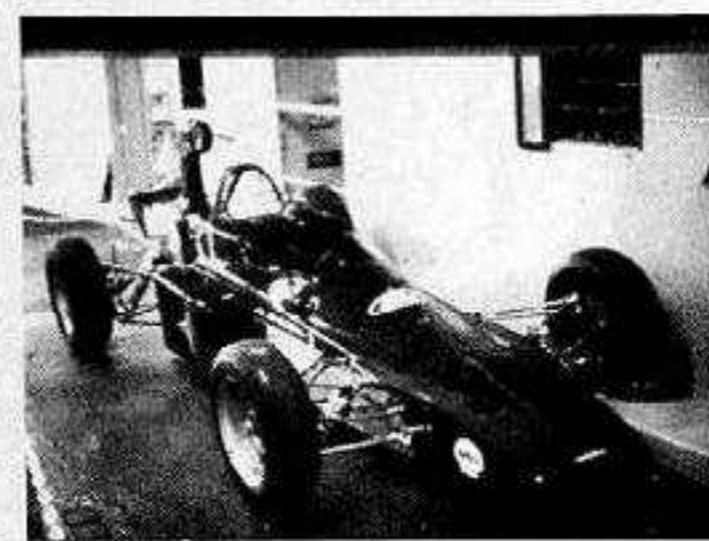


Questi è «Lucas», in teoria il campione F. Ford del 1973. E' milanese ed ha trentatré anni

i cinque anni F. FORD



Alcune fra le principali Formula Ford sul mercato. Sopra, da sinistra la Dulon di Zorzi, una Royale e la Pirola di Francia. Sotto, da sinistra, la Delta di Sterzel, la nuovissima Lola presentata allo Showboat di Londra, ancora una Dulon (a Brands Hatch) ed infine una BWA, la vettura italiana forse più diffusa



CONTINUAZ. DA PAGINA 15

1973, pare che il regolamento della F. Ford rimarrà tale e quale la scorsa stagione, con la novità di un tacito accordo che dovrebbe essere elaborato nei suoi particolari tra la CSAI e la Ford Italiana, che prevede l'adozione per tutta la serie di gare un commissario tecnico fisso (si sono fatti anche i nomi di Canechi o Galliani che dovrebbe spostarsi su campi di gara, della F. Ford a stretto contatto con l'ing. Nosetto).

Il campionato, che verrà denominato 5. Campionato di F. Ford, si articolerà in 12 prove, per le quali non è ancora stato stabilito un calendario preciso. Pare comunque che si svolgeranno 3 corse a Casale, 3 al Mugello, 2 a Magione, 2 a Varano e le rimanenti a Vallelunga, Monza e forse Imola. L'unica novità vera e propria consisterà nell'adozione di nuovi pneumatici, che la Kleber-Colombes ha messo a punto appositamente per queste monoposto e sostituiranno quelli usati finora. Si tratta infatti di una naturale evoluzione del pneumatico montato nella stagione '73, che presenterà però caratteristiche completamente nuove di mescola, disegno e struttura. Rimarrà all'inizio ferma la misura, mentre da giugno circa la Ford stessa richiederà per l'anteriore delle monoposto pneumatici più bassi di circa 2 centimetri. Sarà inoltre potenziato il monte premi, con cospicui ingaggi per i venti qualificati per le finali e naturalmente per i primi sei dell'ordine d'arrivo.

Queste le novità al momento attuale in casa Ford: ma potrebbe darsi che prima dell'inizio del campionato qualcosa possa cambiare, magari con l'avvento di qualche grosso sponsor.

Avevamo parlato all'inizio di un certo movimento nel settore e torniamo a bomba sulla grande novità di questa stagione. Sulla falsariga di altri personaggi, tutti evidentemente legati ad officine meccaniche e con precedenti sportivi specifici, avremo quest'anno una nuova serie di vetture dirette direttamente importate dall'Inghilterra. Si tratta infatti, come già avevamo annunciato qualche settimana addietro, della produzione della Lola, forse meglio conosciuta negli USA dove vende la maggior parte dei modelli, che sarà importata da Yves

Traversa, dinamico titolare della Tanarauto che già si è fatta un nome dopo un solo anno di attività nel campo delle Mexico, (ricordiamo che la vettura della Lombardi, vincitrice del titolo, era appunto preparata da questa concessionaria Ford di Alessandria).

Gli stessi telai verranno importati dalla «Supercar» OT Napoli, che da pochissimo tempo ha iniziato con le importazioni di tutta la produ-

importerà anche motori elaborati in Inghilterra, e precisamente gli Scholar, che sono tra i più conosciuti e tra i più usati.

Per chi avrà poi bisogno di assistenza o di revisioni, potrà affidare con modica spesa la monoposto alle cure di Luciano, il bravo capomeccanico, che dovrà quest'anno trovare il tempo sufficiente per seguire le monoposto e le Mexico.

IL LISTINO delle MINIPOSTO FORD disponibili in ITALIA

	MOTORE	TELAIO	VEETTURA COMPLETA	USATO
ALLONI Via Cosenz 8 - Como	74 cv 800.000	—	—	—
BWA Via Lecco 170 - Monza	—	3.050.000	3.850.000 (mot. Alloni)	3.000.000
DELTA Via Volta 18 - Garbagnate (MI)	74-106 cv 750.000	—	—	—
			3.500.000 (MK 2/74)	—
GIPSY AUTOCOSTRUZIONI Via C. Battisti - Concorrezzo (MI)	Rowland 105 cv 700.000	—	—	—
		Dulon MP15 3.300.000	4.000.000	—
PIROLA Via Monte Sei Bosi 31 - Genova	74 cv 800.000	—	—	Tecno Pirola 3.500.000
SUPERCAR V.le delle Industrie 20 - Napoli	650.000	Lola T340 3.050.000	—	—
TANARAUTO Via Isonzo 67 - Alessandria	Tanarauto 600.000 Scholar 105 cv 700.000	—	—	—
		Lola T340 3.050.000	—	—

I rimanenti telai inglesi

(prezzi in Lire Sterline franco England)

ALEXIS Coleshill, Birmingham	mod. 23 B	L. 2250
CROSSLE' Knocknagoney, Belfast	mod. 25 F	L. 1695
ELDEN Wrotham, Kent	mod. PRH/10 C	L. 1650
HAWKE Ware, Herts	mod. DL 11	L. 1725
HURON Cobham, Surrey	mod. SSFP2	L. 2100 compl.
IMAGE Tangmere, Sussex	mod. FF1	L. 1250
KONIG HEATH 65 North st, London SW4	mod. 74	L. 2000
MERLYN Colchester, Essex	mod. MK 25	L. 2195
MRE Bourne End, Bucks	mod. 74 F	L. 1800
RAY Clapham, London SW4	mod. 74 F	L. 1900
ROYALE Little Staughton, Beds	mod. RP 16 A	L. 1265
VAN DIEMEN Snetterton, Norfolk	mod. RF 74	L. 2300

zione Lola, più altre prestigiose vetture inglesi di gruppo e della Supercar e delle sue iniziative avete già letto sul n. 5 di Autosprint.

Il telaio disegnato da Eric Broadley, marcato con la sigla T 340, si presenta come una delle creazioni più attuali nel settore. Traversa tra l'altro

Questa dunque la novità; rimangono comunque valide alternative, a prezzi vari, tra produzioni «nostrane» o altre d'importazione. Fra queste ultime si potrà ancora contare sulla Dulon MP 15, ancora importata dalla Gipsy Autocostruzioni: di queste robuste vetturine, che la scorsa

stagione hanno mostrato la loro efficienza, si potrà avere l'edizione '74 che pare migliorata in alcuni particolari. La Gipsy tra l'altro potrà offrire anche la combinazione Dulon + motore Rowland, altra novità nel campo dei propulsori che dovremmo vedere nella prossima stagione in Italia.

Terminato con i telai inglesi (rimarrebbero ancora altri modelli per i quali però non ci consta vi siano importatori) passiamo alle creazioni nostrane, dicendo subito che a onor del vero, sono sempre stati i telai made in Italy a vincere alla fine il titolo italiano. Parliamo innanzitutto dei telai BWA, da anni autentici dominatori del lotto, sempre mantenuti aggiornati dal tecnico Arrigoni e sempre a nostro parere i telai da battere. Le BWA sono apparse ancora in questa stagione particolarmente affidabili: molto sicure sul veloce, semplici e pratiche da tenere a punto, insomma delle monoposto che non hanno niente da invidiare alle più sofisticate creazioni della categoria.

La Delta presenterà quest'anno il suo modello aggiornato, il MK 2/74 con diversa carenatura, che verrà venduto a tre milioni e mezzo completo di motore. Nell'atelier di Garbagnate si potranno naturalmente trovare anche motori potenti e una assistenza adeguata.

E le possibilità non sono ancora terminate: parleremo di Gianni Pirola, che continua a far correre le sue Tecno ultramodificate e che quest'anno dorerà della carrozzeria già vista in una sola edizione la scorsa stagione.

Per concludere una parola particolare per il motorista comasco Alloni, ancora una volta vincitore con le sue creazioni del titolo nazionale. Ci sembra superfluo farne notare le capacità, ormai universalmente riconosciute: anche per la prossima stagione l'Alloni, serio quanto taciturno preparatore, metterà in circolazione i suoi propulsori.

E ancora altri ne verrebbero, e non ce ne vogliamo se in questa panoramica ci possono essere sfuggiti: non dimentichiamo il modenese Gozzoli, costruttore di telai e preparatore di motori, e gli specialisti Patriarca e Biraghi che dovrebbero debuttare in questa stagione in grande stile.

l. c.

I rifornimenti in gara

CONTINUAZ. DA PAGINA 13

rifornimento stagno sotto pressione riproducono quelli che un qualsiasi jet-fighter propone a chi deve sottrarlo nel più breve tempo possibile ai pericoli di un attacco al suolo. Ecco perché, se esaminiamo i serbatoi dei prototipi a la page, troviamo sempre più spesso dei supertappi di origine chiaramente aeronautica. Se a questo aggiungete che buona parte degli addetti ai lavori nel campo delle strutture coraiole ha avuto a che fare con le macchine volanti, meraviglia sempre meno una certa coincidenza di scelte e una frequenza di aggiornamento tale da mettere in imbarazzo gli addetti alle omologazioni. E' il caso di quanto abbiamo visto ultimamente, curiosando presso la «Secondo Mona» di Somma Lombardo, alla cui cortesia dobbiamo le immagini che vi proponiamo.

Sempre più rapidi

L'ultimo strillo in fatto di impianti di rifornimento è quello della Flight Refuelling Ltd di Wimborne, Dorset, Inghilterra, attualmente in prova presso le Grandi Firme che se ne contendono i pochi esemplari esistenti sul suolo nazionale. Contiamo inoltre di vederne un altro, che ci risulta già installato sul Lola 3000 col quale Pianta e Pica si preparano ad affrontare il Mondiale Marche. Ricordiamo per amor di cronaca che una certa disciplina del tappo ha iniziato ad esistere in tempi relativamente recenti, nel quadro della caccia alla sicurezza; si cominciò col prescrivere una certa marca e solo quella, prontamente soppiantata dal sistema Zenith-Ayiation meno costoso e meno soggetto a fantasie irrigatorie in fase di distacco dei bocchettini.

Chi era presente alla 1000 Km di Monza o a qualche altra gara del C.M.M. avrà osservato che gli addetti al rifornimento erano due, ai due lati della vettura, uno che manovrava la «proboscide» del carburante e l'altro a sorvegliare un barattolo trasparente nel quale appariva la benzina quando i serbatoi erano pieni.

Col sistema Flight Refuelling, un solo operatore è sufficiente in quanto il bocchettone di rifornimento dispone di un branchetto di riflusso che convoglia il troppo pieno rispedito direttamente in cisterna. Questo permette di adibire un uomo ad altri servizi eliminando inoltre certe complicazioni connesse col bidone di controllo del pieno che, non essendoci, non potrà dar fastidio di sorta.

Qualcuno potrà obiettare che questa soluzione complica il problema, specie se ritiene che cinque meccanici in orbita attorno a una vettura siano troppi, con perplessità relative al non più necessario secondo operatore. Dobbiamo confessare di aver talvolta anche noi fantasticato sull'origine di tale numero magico, che ha comunque la benedizione del vigente regolamento, laonde per cui siamo tenuti a più non dimandare.

Per il resto, la novità non dovrebbe far altro che accelerare e rendere più sicuri i rifornimenti, il che ci sembra bello e istruttivo.

g. o.

Vogliamo farvi conoscere
l'uomo - dei - pistoni - che -
scottano: **GIANNI PIROLA**



L'astronomo da corsa

costruisce in un cine-
matografo monoposto
(citando Shakespeare)

GENOVA - Il personaggio è certamente uno di quelli che lasciano il segno. Soltanto a Gianni Pirola poteva venire in mente, quando ormai vicino alla cinquantina, di scegliere la F. Ford come hobby della domenica e di rilevare un cinema di periferia per trasformarlo in una strana e vastissima officina da corsa.

Con curiosità siamo andati a trovarlo a Genova, magari sperando che si lasciasse andare a qualche confidenza sui « famosi » pistoni. Poco importa se alla fine quell'argomento era stato un po' dimenticato perché valeva ugualmente la pena soffermarsi su questo bizzarro e poliedrico preparatore per il quale non esistono clienti, ma amici o magari figli da accogliere simpaticamente in famiglia.

Senza fretta e con precisione

L'assetto vagamente hippy, il volto segnato da due enormi baffi che, tiene a precisare, porta da sempre; radi capelli fluenti sulle spalle, Pirola è ormai inconfondibile sulle piste dove all'inizio passava per un ex marinaio o qualche cosa di simile.

« Macché! — esordisce — Sono nato a Bergamo. Sto a Genova solo perché mi piace il clima marino ma non so nuotare e non sono mai andato al mare in vita mia ».

Da Bergamo Pirola se ne va a 15 anni. Inizialmente a Como dove già prima della guerra assisteva i piloti motociclistici locali. Nel '46, con la generale fame di mezzi di trasporto, si trasferisce a Milano ed inizia a costruire biciclette. « Si chiamavano Pirola e facevamo quasi tutto in casa ». Poi il lampo di genio. A Tradate, vicino all'officina, c'è la Frera, una fabbrica di moto in via di smobilizzazione. Rileva parecchio materiale d'anteguerra e riesce ad assemblare delle strane moto di concezione superata ma ringiovanite nell'aspetto. Quasi un piccolo industriale insomma. Nel '49 la concorrenza delle fabbriche « vere » inevitabilmente si fa pesante e, di punto in bianco, decide di cambiare aria.

Approda quindi a Genova, città dall'orizzonte più ampio e più vicina al suo carattere fantasioso ed insofferente. Così, per cambiare, decide di occuparsi di camion. « Non è vero — dice — che ho fatto il camionista. E' una malignità! ». All'inizio degli anni cinquanta scopre definitivamente le automobili ma, come al solito, non vuole un lavoro di routine e si specializza in vetture estere un po' strane. Soprattutto MG, Triumph ed Austin-Healey, le sportive esotiche di allora, lo vedono più volentieri all'opera.

Nel '61 apre una officina autorizzata Innocenti e con le



Gianni Pirola di fronte alla sua Formula Ford derivata dal telaio Tecno profondamente modificato

Cooper 1000 più tardi entra nelle corse anche come pilota. « Perché — racconta — la lotta con le Abarth era impari e mi affascinava ». Infine nel '70 la F. Ford lo assorbe completamente nelle corse.

Mi sono buttato nella F. Ford perché c'è una certa soddisfazione senza i patemi del delicato G. 2. Infatti il preparatore muore un po' per una domenica ogni volta che si rompe un motore anche se per me le corse sono sempre state soprattutto un hobby. Per questo ho aperto una seconda officina distante da quella 'seria'. E l'ex-cinema Telia. Qui c'era l'ingresso, lì la biglietteria. Finora ho preparato 47 motori ma i miei rapporti con i piloti si sono sempre basati sull'amicizia e non ho mai pensato seriamente al guadagno, tanto non hanno i soldi e non pagano. Od almeno pagano a modo loro e quindi è meglio farseli amici. Ci si guadagna nello spirito e si vive meglio ».

— Qual è stato il motore meglio riuscito dei 47?

« Sicuramente quello di Francia nel '72. A 6200 giri alzava 17,7 Kg. che corrispondono... devo fare il conto... sì, sono 110 CV. Pur regolarissimo era pari ai motori 'piuttosto furbi' che si vedono all'estero. Comunque è un caso: di solito non sono più di 102 eppoi parlare di CV in F. Ford è improprio perché la preparazione è fatta di sfumature ed i motori non sono mai uguali. Schemi precisi non ne ho. Adotto solo molta precisione e bandisco la fretta. L'unica nota personale è il rodaggio al banco che dura ben quattro giorni ed il motore gira senza acqua. A soli 2000 giri però! Ogni tanto lo fermiamo e mettiamo un po' d'olio dal foro delle candele ».

A proposito di motori lo stuzzichiamo con una malignità. Alcuni dicono che siano ottimi perché per un certo tempo ha lavorato da lui il tecnico Bersani che curava i Cooper della OSPRA al tempo di Parodi e Fasce.

« Non è vero, e proprio perché non è nel mio carattere: se li avesse fatti Bersani, addio divertimento! Se ne è andato perché per lui era necessario un lavoro creativo che io non potevo dargli ».

La lezione di Siccardi

— E le modifiche ai telai Tecno come sono nate?

« Quasi per caso, seguendo i ragazzi durante le corse. Sono piccole varianti agli attacchi delle sospensioni per evitare la rapida usura degli uniball. Inoltre abbiamo variato la posizione della scatola di guida ed ultimamente abbiamo aggiornato la macchina con una nuova carrozzeria più profilata. Nel '70 non sapevo niente in fatto di telai ma ho appreso subito la lezione perché con me ha

lavorato Siccardi che come telaista è eccezionale. Mi ha insegnato tante cose e soprattutto a conoscere il tipo di macchina e la sua posizione dei pesi prima di regolare barre ed ammortizzatori. Non è sempre uguale insomma ».

— Dopo quattro anni la passione è ancora uguale?

« Ma se alla mia età passo ancora le notti a rifare dei motori...!? A cinquant'anni sono cose che si risentono ma preferisco che corrano tranquilli perché ai ragazzi mi afferiscono forse troppo. Lì difendo fino all'ultimo anche a costo della pace personale e l'episodio dei pistoni ne è un esempio. Sono stato io a creare tutto quanto perché dopo la squalifica di Ciccozzi per il cavillo delle molle ho preferito attaccarmi ad una ragione di principio. Ero amareggiato: in quel momento mi sono visto tutti contro ed ho cominciato ad accusare. Mi dispiace solo per Alloni del quale riconosco l'assoluta buona fede... ».

Il Cooper col telescopio

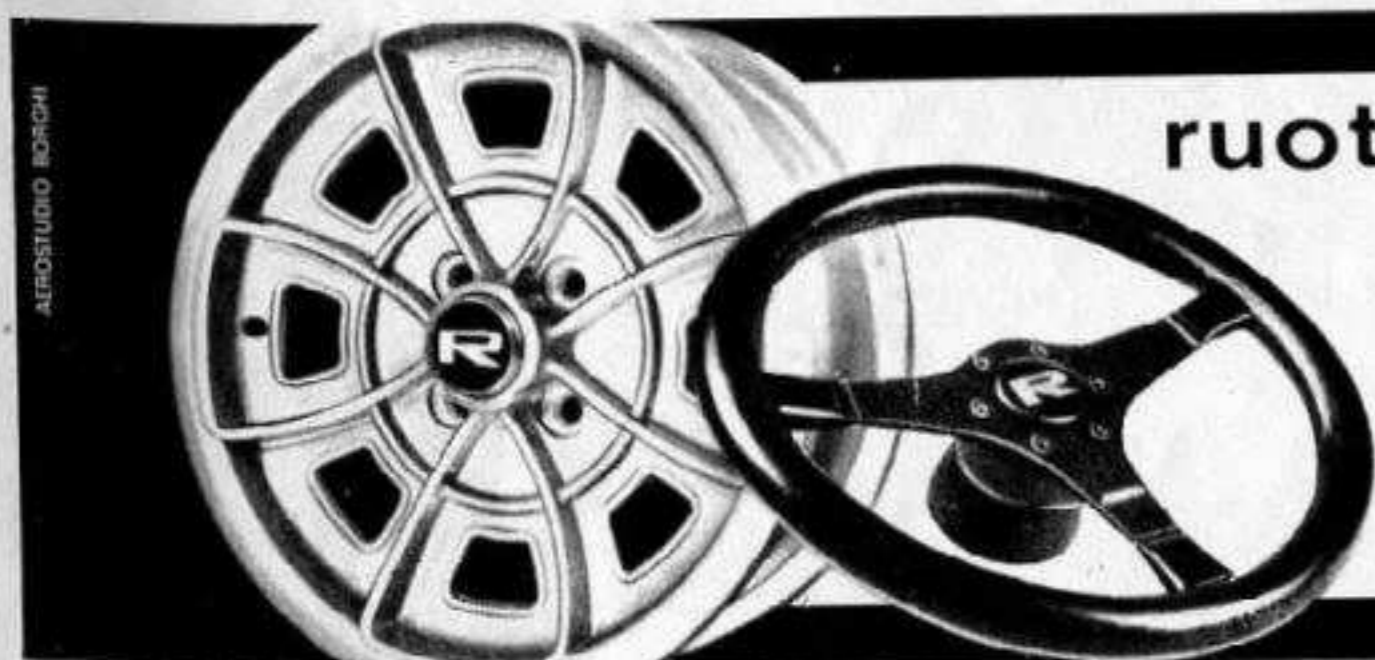
— Ma perché i tuoi pistoni sono diversi. Eppoi dove li hai trovati?

« Sarà stato un caso, però il regolamento parlava a mio favore. Il pilota Benusiglio mi aveva fatto notare la disparità delle misure e non nego che ho pensato di farne un vantaggio ma solo dopo il caso Ciccozzi. Quei pistoni mi erano stati dati da Doneda sul quale non intendo certo rifarmi perché era nelle mie condizioni. Eppo con i colleghi vado d'accordo. Anche con Doneda che è burbero, ma ha un cuore così. Se gli chiedo un aiuto poco prima del 'via', a parole reagisce male e lo nega, ma contemporaneamente si fa in quattro ».

Lo sfogo sul pistone continua ma sempre a binario unico. Preferiamo allora riprendere a parlare degli innumerevoli passatempo di questo strano preparatore che legge e cita Shakespeare (« ma anche Alan Ford quando devo distrarmi... »), adora la pittura francese dell'800 e sa tutto sull'astronomia.

« A 40 anni mi sono messo a studiare i logaritmi per imparare a sviluppare un'orbita ma era talmente affascinante, magari alle quattro del mattino, vedere orbitare i satelliti di Giove. Avevo un Cooper attrezzato con un portapacchi per il mio telescopio di due metri e giravo le colline qui intorno. Quando sono arrivate le corse ho diradato, ma ora c'è la cometa ed i motori aspetteranno un po'. Comunque non intendo certo smettere, nonostante tutto. Anzi voglio fare la F. 3 ».

Daniele Buzzonetti



ruote e volanti

RUSPACROMO

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2

Anticipiamo il PROGRAMMA CORSE '74 della FORD in ITALIA

Questo il CALENDARIO 1974 previsto dalla Ford per le gare del Campionato di FORMULA FORD e del CHALLENGE MEXICO-KLEBER, che verrà reso definitivo quanto prima:

23 marzo Varano	F. Ford e Mexico
31 marzo Casale	F. Ford e Mexico
7 aprile Vallelunga	Formula Ford
14 aprile Magione	F. Ford e Mexico
28 aprile Casale	F. Ford e Mexico
19 maggio Vallelunga	Mexico
26 maggio Monza	F. Ford oppure Mexico
23 giugno Mugello (nel caso il circuito non fosse ancora agibile, la gara verrà disputata a Varano)	F. Ford o Mexico
14 luglio Mugello (non valida per il Challenge)	4 ore internazionale
14 luglio Casale	Formula Ford
4 agosto Mugello	F. Ford e Mexico
11 agosto Magione	F. Ford e Mexico
15 agosto Pergusa (si effettuerà solo se sarà garantita una replica nella domenica successiva)	F. Ford e Mexico
15 settembre Varano	F. Ford e Mexico
22 settembre Monza	F. Ford oppure Mexico

Si rifiuta il metanolo e niente rallycross

ROMA - Come avete letto nel servizio (a partire da pag. 15) di consuntivo sulla stagione '73 di Formula Ford, non è con la migliore predisposizione d'animo che la Ford Italiana si appresta a rendere noti i propri programmi agonistici, sabato 16 febbraio. Nonostante il nuovo ingarbugliarsi della situazione al vertice della classifica dello scorso anno, per la recente sortita della CSAI che ha

« suggerito » alla Ford Italiana due campioni a pari merito, lo sforzo che essa si appresta a fare nel '74 sarà comunque estremamente interessante.

Oltre ad un cospicuo aumento dei premi di partenza e di arrivo, di cui abbiamo parlato, la Ford Italiana ha intenzione di incentivare il programma con le vetture semiufficiali di cui dispone, sempre affidate a giovani piloti.

Oltre alla Lotus 69 che sarà data nuovamente in gestione ad Henry Morrogh, dovrebbero essere intensificate le presenze nel Challenge Mexico. Nella « 4 Ore » del Mugello, la Mexico della Ford Italiana sarà affidata ad un pilota ufficiale della Ford tedesca che farà coppia con un giovane pilota italiano proveniente dalla Formula Ford. In seguito, si prevede che la stessa macchina sarà iscritta, a scopo dimostrativo e con poche modifiche, a numerose gare del campionato gruppo 2, oltre che al Giro d'Italia ed alla « 2 ore » di Vallelunga. I piloti saranno sempre giovani provenienti dalla F. Ford o dal Challenge Mexico-Kleber.

Al contrario, un timore assai fondato riguarda la possibilità che la Ford organizzi anche nel '74 il suo campionato di Rallycross. Prima di sabato verrà presa una decisione definitiva, ma è assai improbabile che non se ne faccia più niente soprattutto perché non è stato riconfermato il contratto con la Kleber-Colombes. Tutt'altro da scartare, invece, l'ipotesi che in un futuro non lontano la Ford Italiana prenda parte con sue macchine alle gare di cross organizzate secondo il regolamento nazionale. Naturalmente verrebbe chiesta la

collaborazione della AVO (Advanced Vehicles Operation) che ha curato la preparazione delle Capri ed Escort che hanno vinto tutti i precedenti campionati inglesi della specialità.

Dove la Ford Italiana è nettamente in disaccordo con la CSAI è comunque sul fatto del carburante succedaneo, il cui uso per le formule « nazionali » è stato deciso nella riunione di Milano il 23 gennaio scorso. Per impedire che la CSAI imponga il metanolo alle gare della sua formula, la Ford potrebbe anche arrivare a fare valere la validità internazionale della propria formula per arrogarsi il diritto di usare la benzina. Per la Ford l'uso del metanolo sarebbe auspicabile solo in caso di vera necessità e comunque la stessa Casa nutre grossi dubbi sull'effettiva possibilità della CSAI di procedere a rigorosi controlli. Impossibili, a detta degli interessati.

Non è improbabile che questo giudizio negativo sia dettato anche da una certa sfiducia per i casi recenti perché i timori sulla responsabilità e sulla presunte variazioni della qualità nel tempo sono forse eccessivi. Inoltre il motore della F. Ford ha il rapporto di compressione fisso (e neppure troppo alto) che non è

LELLA fumo di LONDRA



LONDRA - Durante la presentazione della Shellsport è stato annunciato ufficialmente che Lella Lombardi gareggerà in F. 5000. L'altro pilota del team sarà Ian Ashley (per economia, quest'anno correranno soltanto due vetture). Si userà la Lola T300 aggiornata alle caratteristiche della T332; per il momento, data la situazione dell'industria, nessuna delle due vetture è ancora completata, ma si prevede che Lella Lombardi potrà cominciare a provare prima della Corsa dei Campioni, che sarà la sua prima corsa con la squadra. Parlando della prova svolta lo scorso autunno, Lella ha detto: « La Lola era più facile da guidare di quanto avessi previsto ». Per ora non ha altri programmi positivi, però spera di potere di tanto in tanto gareggiare in F. 3 e in corse turismo.

Questo comunicato della Scuderia CARPINE

INTERESSA I PILOTI

CSAI o NO il 10 marzo a MAGIONE si corre!

Il 10 marzo, cioè fra meno di un mese, si dovrebbe aprire, a Magione, la stagione 1974 della Formula Italia. Diciamo « dovrebbe » perché gli interrogativi legati a questa data sono ancora troppi, e non tutti, come vedremo, si riferiscono solo alle decisioni politiche che la condizionano.

Gli organizzatori della SCUDERIA CARPINE ci tengono a garantire fin d'ora che la gara si farà comunque. Sono partite, alla volta dei piloti e delle scuderie, delle circolari nelle quali gli organizzatori umbri tracciano a grandi linee i punti essenziali del regolamento, invitando anche i piloti a darsi da fare per trovare il metanolo. Infatti, fino ad ora la CSAI non ha ufficialmente comunicato né « COME » (e ci riferiamo alle remore fiscali) né « DOVE » reperire l'alcool metillico, mentre altrettanto attese sono le norme tecniche che presiederanno al ritocco dei motori.

Se, poi, per il 10 marzo persisterà il divieto di circolazione festiva, a Magione ridurranno il cartello della gara per disputarla tutta il sabato 9: dei previsti gruppi 1, 2, 4 e F. Italia, rimarrebbero solo il gruppo 4 e la monoposto. Nel frattempo, i dirigenti della Carpine sono in contatto con l'AICA, l'associazione circuiti che si sta occupando dei problemi di reperibilità e di disponibilità del metanolo sui circuiti.

certo un invito ad escogitare miscele diaboliche più redditizie del metanolo in commercio. Questi timori sono stati recentemente avallati da Gianni Pirola che per primo ha messo al banco un motore alimentato a metanolo. I dati dell'estroso elaboratore di Rivarolo, neo agente per l'Italia della MP di F. 3, per il momento restano solo una curiosità perché occorrerà altro tempo per poter arrivare a risultati precisi. Secondo Pirola comunque, di 10 litri di metanolo (pagato tra l'altro 350 lire al litro!?) una buona metà se ne sarebbe andata per scaldare il motore ed il resto sarebbe servito solo per poche « sgassate » a 6000 giri.

Il consumo sarebbe quindi più che doppio ma, a prescindere dai risultati finali delle prove svolte dai preparatori sulle quali è prematuro esprimere un giudizio ed in attesa delle prove che la stessa Ford effettuerà al banco ed in pista dopo il 16 febbraio, negli anni passati una F. Ford con il serbatoio standard da 22 litri poteva superare comodamente i 100 chilometri di percorrenza. Al contrario le finali delle gare non erano mai più lunghe di 45 km. e quindi il timore della necessità di gare estremamente brevi non sussiste.

d. b.

AUTOSPRINT

presenta



GLI ARGOMENTI di

Un articolo «shakespeariano» del belga
(ricordate il discorso di Marcantonio?)

«Mi sento un po' arrugginito»



La incomunicabilità fra Chapman e Ickx sarebbe un errore di chi non conosce a fondo il «patron» inglese. Ecco i due a colloquio sul comportamento della macchina. Chapman ha detto a Lini di essere soddisfatto del comportamento di Ickx, che con la macchina nuova...

CHAPMAN e TYRRELL emigrano
in FRANCIA (per la crisi inglese)?

Frizione automatica sulla nuova LOTUS

Mentre AUTOSPRINT sta giungendo nelle edicole qui a Londra, Colin Chapman e Mr. Kent della John Player presenteranno alla stampa internazionale la nuova Lotus, che Ronnie Peterson e Jacky Ickx avranno a disposizione per le gare '74.

Siamo tutti molto curiosi di vederle, queste nuove macchine, perché un nuovo modello di Chapman è sempre un avvenimento eccezionale. Avrà certamente parecchie cose inedite e rivoluzionarie, come è nello stile del geniale e coraggioso tecnico inglese. Vedremo quale altra diavoleria Chapman ha preparato, ma di sicuro possiamo dire che non saremo delusi.

L'unica cosa che possiamo dire, per ora, è che sulla nuova Lotus sarà probabilmente montato un cambio di velocità inedito, messo a punto dalla Borg and Beck e che è caratterizzato dalla scomparsa del-

la frizione, almeno come pedale da azionare. E' dotato di frizione automatica elettrica, un poco sul genere di quello utilizzato qualche anno fa sulle Porsche Sportmatic (che peraltro ha avuto poca fortuna). Certo che per essere stato scelto per utilizzazione su una Formula Uno questo della Borg and Beck deve essere molto avanzato e perfezionato. Vedremo se la Lotus lo vuole solo sperimentare o addirittura usare subito. Già con questa innovazione la nuova macchina si presenta molto interessante. Ve ne saranno altre, di sicuro.

A proposito delle difficoltà della situazione inglese, pare che la LOTUS e anche la TYRRELL stiano seriamente pensando ad una base continentale, forse in Francia. Ed il circuito Paul Ricard ha già loro offerto piena ospitalità. Sentiremo quel che hanno da dirci anche su questo.

f. l.

NON PENSO CHE l'arresto prematuro del Gran Premio del Brasile mi abbia causato qualche torto. Sarebbe piuttosto il contrario. Nello stato in cui si trovavano le mie gomme, non era facile resistere agli assalti di Pace, e sarebbe stato necessario farlo durante 72 chilometri in più. Per di più, potevo anche essere costretto a fermarmi da un momento all'altro per una foratura. E' vero che Carlos Pace si domandava allo stesso modo se la sua vettura avrebbe tenuto sino alla fine, così come mi ha detto dopo la corsa...

In ogni caso non era questione di riprendere una posizione, nemmeno con il vantaggio che poteva darmi un suolo bagnato. Non ho dunque di che lamentarmi della decisione del direttore della corsa, eppure mi ha sorpreso.

Voglio stabilire, tanto per cominciare, che il regolamento sportivo gliene dava pienamente il diritto, e che se un incidente si fosse prodotto negli ultimi giri di corsa, l'opinione non avrebbe mancato di drizzarsi contro di lui. Nel presente stato d'animo del pubblico, non è bene essere considerato come un fautore d'incidenti. Per di più, l'insieme di tutti i giornalisti di tutti i paesi che si trovavano ad Interlagos sembra aver approvato la sospensione della corsa. Non è però meno vero che l'acquazzone che interessava solo una parte del circuito, non avrebbe quasi sicuramente provocato l'arresto di una corsa europea.

E SE FOSSE STATO PETERSON?

Per quanto comprensibile sia la pusillanimità dell'organizzatore brasiliano, non oserei dire che segni per lo sport automobilistico un'evoluzione nella direzione giusta. La virilità di uno sport mi pare sia una cosa da preservare se si vuole che conservi un significato nello spirito del pubblico.

E poi, c'è la domanda che ognuno poneva ad Interlagos: «Se fosse stato Peterson in testa al momento della pioggia, l'organizzatore avrebbe fermato la corsa?». Sono persuaso del contrario ma, come vedremo, non incrimino per questo il direttore della corsa. Anche se non l'ho per forza potuto vedere, è confermato che l'arresto della corsa sia stato richiesto, al suo passaggio, da Emerson Fittipaldi.

Non si può incriminare nemmeno questa richiesta, perché Fittipaldi aveva già vinto la corsa. Ho fatto altrettanto, un giorno nella 500 Chilometri di Imola, sotto un vero diluvio, e con tre giri di vantaggio sul compianto Ignazio Giunti. Ma, benché lo stato della pista ci avesse frenato al di sotto dei 100 all'ora, non fu dato seguito alla mia richiesta prima che si producesse un incidente. Forse quel direttore di corsa aveva esagerato nell'altro senso?

In quanto a quello di Interlagos, non c'è nessun dubbio che se avesse voluto avvantaggiare Emerson Fittipaldi, avrebbe atteso di vederlo arrivare in testa al giro seguente prima di fermare la corsa. Che la sua decisione sia stata presa così rapidamente da poter fermarmi quando il mio ritardo non era superiore ai quindici secondi, implica al contrario che fu ben un gesto spontaneo da parte sua. Dobbiamo comprendere che l'ufficiale aveva in Emerson Fittipaldi una fiducia (giustificata) tale che un cenno da parte del pilota diventava un ordine per lui.

La sola cosa che rimpiango in questa storia, è che, il più ufficialmente possibile, tutta una serie di piloti, a cominciare da me, figurano nella classifica della corsa con un ritardo di un giro che dà un'impressione di distacco, mentre invece erano ben «nel gioco».

IL MIO CHALLENGE PERSONALE

Un terzo posto non ha sicuramente nulla di un gran successo, eppure, mi permetto di essere soddisfatto nelle circostanze in cui l'ho ottenuto. Senza entrare nei particolari del comportamento della vettura, era per me uno «challenge» dal quale sono uscito a mio vantaggio.

Perché c'era questa «sfida»?

Dapprima perché la Lotus-JPS 72 è una vettura molto particolare. Essa è, infatti, facile da guidare e molto difficile da ben guidare, ma se mi rapporto alle esperienze di coloro che mi hanno preceduto al suo volante, mi sembra di non aver impiegato molto tempo ad averla «in mano».

Non cercherò di nascondere, d'altra parte, che ero arrugginito al termine della stagione mancata 1973. Me ne ero reso conto fin dalla mia prima presa di contatto con la Lotus 72 al Castellet, ma ho preferito avere su questo punto una discrezione ben comprensibile fino al momento in cui posso parlarne come di cosa passata.

Se mi sono trovato arrugginito quando mi ero

coscientemente battuto ogni volta per trarre il meglio dalla vettura minorata di cui disponevo, è che (e me ne rendo conto oggi) lo sforzo che si fa in quelle condizioni con la miglior volontà del mondo, non raggiunge il livello di quello che si fa per accaparrarsi il primo posto o per difenderlo, come era stato spesso il caso fino alla fine 1972, ma che non si è più prodotto nemmeno una volta nel 1973.

Infine, mentre mi arrugginivo senza rendermene conto, Ronnie Peterson e Emerson Fittipaldi progredivano. Penso volentieri che oggi, Ronnie Peterson non è soltanto il pilota più veloce, cosa che ciascuno ha potuto vedere a iosa dopo la metà della scorsa stagione, ma ben «il supremo combattente» (per servirmi di una immagine del nazionalismo tunisino).

E per quel che concerne Emerson Fittipaldi 1974, che non è più campione del mondo, è molto superiore, secondo me, al campione del mondo che era nel 1972. Ronnie Peterson diceva che la manovra vittoriosa di Fittipaldi per superarlo, era stata realmente stupefacente. E dopo quel sorpasso ha veramente dominato la situazione.

Se il livello di Emerson Fittipaldi non appare sempre chiaro a tutti, è perché corre in un modo differente dagli altri (e che era, mi si dice, quello di Fangio). Questo suo modo si esprime bene in questa frase sincera che fa parte dei suoi propositi preferiti: «Perché prendere 15" di vantaggio se 10 sono sufficienti per vincere?».

Penso che tutti gli altri, senza eccezioni (e questo ieri come oggi), il giorno in cui dominano la situazione, si sforzano in un modo naturale di aumentare sempre il loro vantaggio. Persino Jackie Stewart, il più professionista fra i piloti, non resisteva a questo richiamo, che aveva fatto di Jim Clark un personaggio leggendario. Emerson Fittipaldi è il solo che si modera, un buon contabile dello sforzo.

IN CORSA SI CONOSCE SOLO L'AVVERSARIO

Ho sempre constatato che quando i membri del «circo della Formula 1» si trovano lontani dal loro paese, hanno dei contatti più personali. Così, in America del Sud, più giornalisti del solito sono venuti per parlarmi. Vi sono quelli che ascoltano e quelli che spiegano le cose. Uno fra questi ultimi è venuto per espormi una oscura storia di «vendetta» e di «regolamento di conti» che opporrebbe Colin Chapman e il suo vecchio pilota, Emerson Fittipaldi.

Se fosse vero, mi sembra che sarei ben piazzato per accorgermene. E non ho visto nulla, né inteso nulla di questo genere, tranne che sulla bocca di quel giornalista. Le persone estranee all'arena, conoscono male ciò che vi succede per il solo fatto che l'aggressività (un carattere della natura umana) vi si trova integralmente, libera da ogni motivo personale.

Il competitore non conosce più l'altro, conosce solo un personaggio astratto: l'avversario. L'avversario è indifferentemente il pilota che cerca di sorpassare o quello che cerca di farlo. Non ha più nome, anche se lo si conosce molto bene. Può succedere che dopo la corsa, si provi una certa soddisfazione nell'aver sconfitto tale o tal altro per delle ragioni particolari, ma non ci si pensa mai durante la corsa, né soprattutto prima della corsa. Prima e durante il combattimento, ci siete voi e tutti gli altri condensati nel personaggio multiplo dell'avversario.

Non penso che sia altrimenti per i capi squadra e per i costruttori, e questo tanto più che sono quasi sempre degli ex-piloti che hanno trovato questo modo per rimanere in competizione e continuare a battersi per trionfare. Se Colin Chapman si è dato personalmente molta pena perché abbordassimo il Gran Premio del Brasile nelle condizioni materiali migliori possibili, lo ha fatto non per animosità contro Emerson Fittipaldi (anche se lo rimpiange un po' e anche se ha qualche cosa da rimproverargli), ma unicamente perché vuole vincere. Lo vuole forse più violentemente ancora che i piloti della Lotus. Ed è essenzialmente perché Colin Chapman vuole vincere, che ha la possibilità di tradurre questa volontà in atti personali, ed è per questo che la Lotus ha accumulato il suo palmares unico.

Ed è per la medesima ragione che disporremo molto rapidamente di una vettura nuova e molto competitiva. Evidentemente, ogni vettura nuova vuol dire un periodo di sviluppo più o meno lungo. Questo periodo è talvolta molto lungo persino alla Lotus. Non bisogna dunque immaginare che avremo automaticamente la migliore vettura fra due mesi. Non sarà forse nemmeno il caso prima della fine dell'anno. Ma il passato di Chapman è là per dirci che la sua nuova vettura sarà un giorno la migliore, e nulla impedisce di sperare che questo succederà presto.

Jacky Ickx