



MUGELLO - Il diluvio purtroppo è stato il principale protagonista di questo battesimo al Mugello: un diluvio che non ha veramente consentito l'effettuazione completa di una gara già resa povera da uno scarno schieramento. Già avevano cominciato i piloti a non prendere in dovuta considerazione questa gara, sia per le notizie catastrofiche che la stampa inglese diffondeva circa le attuali possibilità del circuito in tutto questo ha giocato sfavorevolmente anche il funesto ricordo di Misano della scorsa stagione: sta di fatto che di 20 macchine che sarebbero dovute partire se ne sono presentate solo quattordici, delle quali una è andata fuori uso subito nelle prove.

E ci si è messo anche Giove Pluvio di mezzo a mettere in crisi una organizzazione un poco racimolata per questo debutto forzato, forzato da obblighi di calendario nella speranza di ottenere im-

portanti gare titolate per la prossima stagione. E l'acqua ha messo a dura prova tutti, specie l'impianto, inondato di fango e a malapena spazzato dai volonterosi commissari di percorso. Si è ricorso anche tra una manche e l'altra, a un vero e proprio lavaggio di pista, ma poi il temporale ha ricominciato a infierire costringendo Remo Cattini, direttore di corsa, a interrompere giustamente la gara che stava assumendo drammatici aspetti motonautici. In tutti i casi la corsa è cominciata e in una maniera o nell'altra si è corso al Mugello. Certamente lo spettacolo per i pochi coraggiosi che hanno resistito non sarà stato all'altezza delle aspettative: ma di questo certamente gli organizzatori, che hanno veramente dimostrato di voler fare le cose in grande, non ne hanno colpa. Un vero peccato: li aspettiamo tranquilli al prossimo appuntamento.

**Un vero diluvio ha guastato il debutto della pista toscana: tolto anche il fango smottato!**

# In piscina al Mugello



## HOBBS vince con 11 giri!

Tredici piloti al via per la prima manche F. 5000. Il cielo non promette niente, anzi l'asfalto è già piuttosto viscido e si discute se montare o meno gomme da acqua. In tutti i casi i piloti escono dai box per qualche giro di ricognizione: e il primo a trovare guai è Pilette che sbatte il posteriore danneggiando un cerchio che si ferma subito a sostituire mentre i colleghi schierati attendono pazientemente di partire. Ormai dalla direzione corsa si è deciso di abbreviare la gara: i piloti guardano il cielo prefe-

riscono rischiare e partono tutti con gomme slicks. Al via è Ashley a prendere il comando seguito da Evans e Gethin mentre Pilette è quarto e queste posizioni si manterranno per i primi tre giri. Si ferma ai box subito Trimmer, che aveva sostituito Arnoux sulla McLaren della Shellsport francese seguito da Twaites: ma se per il primo i problemi saranno seri, per il secondo si potrà rimandarli in pista.

A questo punto l'acqua comincia di nuovo a farsi sentire: Hobbs nel frattempo passa al comando davanti a Gethin, relegando al terzo posto Evans e al quarto Ashley: Summer è fermo alla curva Palagio mentre la Lombardi, dopo un inizio tranquillo riesce a risalire fino alla ottava posizione. Ormai la corsa è insostenibile: con repentina de-

cisione il direttore di gara espone la bandiera a scacchi: i piloti che all'inizio manifestano stupore saranno poi soddisfatti di questa decisione.

La seconda manche prende il via disperatamente alle 8,10 di sera: ormai è quasi buio, ma con i piloti d'accordo si effettua questa finale, anch'essa ridimensionata nel numero di giri. Questa volta tutti hanno gomme da acqua, ma pare che anche ciò non sia sufficiente. Scatta ancora al comando Ashley, ma già alla prima curva Pilette è in testa seguito da Hobbs ed Evans. Trimmer, che era ripartito nella seconda manche è di nuovo fermo per i problemi della pressione del motore, mentre Gethin è il primo illustre fuori gara, invischiato nelle reti in fondo al rettilineo. Dopo di lui è la volta

di Ashley che si gira e piega l'alettone e poi di McGuire che si pianta di muso contro un guard rail e non riesce più a muoversi. E siamo arrivati al quarto giro: ancora una volta l'acqua, che ormai a fiumi attraversa l'autodromo costringe il direttore di gara a fermare la corsa dopo appunto soli quattro giri.

Risulterà comunque vincitore di questa gara, per somma di tempi, David Hobbs davanti a Evans e Pilette, al quale rimane la soddisfazione della vittoria nella seconda manche.

**Leopoldo Canetoli**

• Illustrando le gare di quest'anno Remo Cattini ha dato notizia anche del debutto motociclistico del Mugello: il primo settembre si correrà infatti il Gran Premio Città di Cesenatico per conduttori di prima categoria.

Le altre corse

# Squalifica e un brivido nelle MEXICO

**MUGELLO** - Già ridotta a una sola finale al posto delle batterie previste per l'esiguità dei concorrenti, questa unica finale è stata ulteriormente ridotta a 5 giri dagli organizzatori per riuscire a essere inserita nel pomeriggio che ormai volgeva a sera. In prima fila Davide Fargion, fiorentino con la scura Escort dell'Etienne Aigner affiancato da Mascagni: in seconda fila il capolista di questo campionato «Baronio» appaiato a Beppe Schenetti.

Al via è Fargion che prende decisamente il comando davanti a Schenetti, Drovandi e Presenzini: nella discesa che immette nelle due curve dell'Arrabiata prima emozione con «Spiffero» che esce all'esterno, s'impunta nella sabbia e si ribalta ritornando poi sulle sue ruote. Nulla di fatto per il pilota mentre Fargion continua imperterrito davanti a Schenetti chiaramente in lotta con Presenzini.

Al terzo giro Schenetti passa di forza Fargion, ma il suo è un vantaggio effimero: il fiorentino si riprende subito la prima posizione mentre Presenzini se ne va a passeggio per le sabbie all'esterno delle curve.

Nell'ultimo giro l'unico incidente che poteva risolversi con cattive conseguenze: quasi al termine del rettilineo d'arrivo Magri, forse piombando in una pozza d'acqua, entrava in testa coda e centrava una macchina che si trovava sul bordo della pista ferma. Orrendamente distrutte le due Mexico, mentre Magri se la cavava con qualche costola rotta.

Al termine qualcuno notava l'irregolarità di Fargion che, prima di partire, aveva cambiato macchina: un vero peccato per il toscano che indubbiamente ha meritato di vincere, anche se in questo modo la vittoria è andata a Beppe Schenetti.

F. ITALIA

F. FORD

## Decidono le piroette

**GIACOMELLI**  
recupera

**RAGAILOLO**  
all'ultimo

La prima giornata di corse sul Mugello è iniziata con le due batterie della Formula Italia, sulla distanza di 5 giri.

Al via della prima scatta Leoni (miglior tempo nelle prove) mentre poco dopo si gira Ponzoni; al secondo passaggio si ferma Ciulli. Leoni distanzia subito gli avversari arrivando ad aver sette secondi di vantaggio su Giacomelli, Branca, Schwarz che lottano ruota a ruota.

Al quarto giro, intanto, Lombardi fa segnare il miglior tempo della mattinata Italia con 2'09"9 alla alta media di 145,357, ma poco dopo l'exploit Lombardi esce di pista alla curva Bucine, collaudando subito l'efficacia delle reti frenanti.

Per la seconda batteria comincia a piovere e si sostituiscono le gomme con quelle da pioggia. Si sviluppa subito una bella lotta fra Pedersoli, Buratti, Brancatelli e Peruzzi. A metà gara Brancatelli supera Pedersoli, che non si dà per vinto e nel corso del quinto ed ultimo giro riesce a tornare in testa: l'arrivo è quasi in volata e vince Pedersoli su Brancatelli per tre decimi di secondo alla media di 127,086.

Sotto il diluvio si è poi svolta la finale, mortificata dalle avverse condizioni atmosferiche e ridotta ad otto giri. Al via scatta Pedersoli seguito da Leoni che successivamente passa in testa. Le vetture corrono in nuvole di acqua e molti sono i testacoda. A metà gara Pedersoli riprende il comando e la corsa, nonostante il diluvio, si accende. Poi Pedersoli incappa in un testa-coda e Leoni si trova primo, ma sarà per poco. Anche lui si gira in curva e ne approfitta Giacomelli che così vince. Notevole la sua media, 123,232, considerando la pista bagnata.

• Presentando l'impianto l'ingegnere Borracci, presidente A.C. Firenze, aveva spiegato i motivi dell'inizio pur se incompleto: soprattutto per l'esigenza di avviare le gare in modo da realizzare nel 1975 un calendario caratterizzato da alcune grosse manifestazioni internazionali. Nel 1975 si prevedono 25 gare in tutto.

• Per l'anno prossimo sarà funzionante anche un moderno campeggio all'interno dell'area dell'autodromo, che sarà particolarmente gradito ai piloti e ai meccanici che sempre più si servono delle roulotte e dei motocaravan per i loro spostamenti.



## Vi piace l'impianto

**SCARPERIA** - «Very good», «Bellissimo ed impegnativo», «Tres bon»: queste le risposte più frequenti alle nostre domande, poste ai piloti della Formula 5000, sulle caratteristiche del nuovo circuito del Mugello; sono parole estremamente valide in quanto provengono da «drivers» di formazione internazionale che hanno corse e corrono in tutto il mondo: dall'Europa, all'Australia, all'America.

Ed è anche la conferma per un'opera voluta dall'A.C. Firenze superando mille ostacoli e soprattutto andando incontro ad un onere complessivo che alla fine di tutti i lavori si aggirerà sui quattro miliardi.

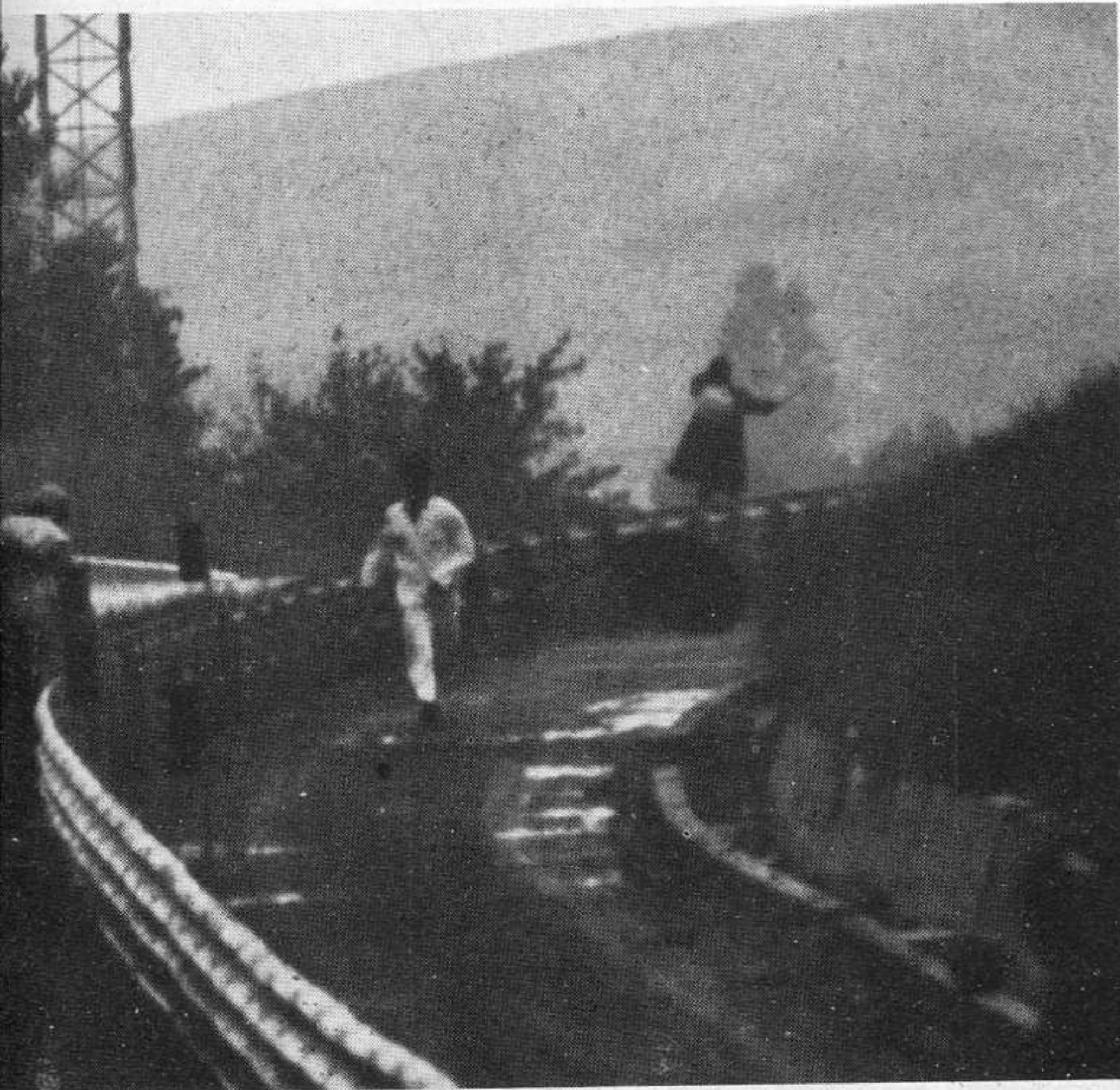
Ma ecco le impressioni di alcuni piloti della 5000.

**Bob Evans:** «Eccellente ed impegnativo, faticoso per i piloti. Ancora non adatto il fondo della pista: nel 1975 i tempi delle 5000 miglioreranno di almeno un se-

condo a giro solo per il manto di asfalto assestato. Buona anche la sicurezza». Evans si era lamentato solo del poco tempo per le prove in quanto per queste vetture occorrono almeno quattro ore: un suggerimento per Monza il 30 prossimo.

**Peter Gethin**, invece, lo vorrebbe più veloce, mentre **Lella Lombardi** propone di eliminare la prima «esse» dopo la partenza. «Per quanto riguarda la velocità — dice Lella — il Mugello è un giusto compromesso e sul rettilineo principale le 5000 raggiungono i 270-280 orari». Lella è soddisfatta anche delle misure di sicurezza.

**Teddy Pilette** ha giudicato il Mugello «tres bon», ed anche sicuro, rilevando che l'impegno è suddiviso in parti uguali fra pilota e vettura. Per la seconda ha rivelato il notevole lavoro al quale sono sottoposte le sospensioni. «Quando sarà finito in tutti i



## Se l'è cavata bene MAGRI...

Nel corso delle ultime tornate della gara Mexico si è verificato l'incidente più grave: il nostro Marco Magri che sopraggiungeva velocissimo alla fine del rettilineo, incappava in una pozza d'acqua e partiva in testacoda. Però nel suo procedere all'indietro (la velocità doveva essere sui 170 orari) centrava in pieno la macchina del concorrente Starace, ferma. Così, nella foto in alto vediamo Magri appena estratto dall'abitacolo e portato a terra: a sinistra, come si è ridotta la Mexico e a destra, sempre Magri seduto mentre aspetta, ancora intontito l'ambulanza



## to? «Very good»

servizi — ha concluso Pilette, campione 5000 del 1973 — il Mugello sarà il percorso più bello d'Europa».

Per Ian Ashley tutto «very good», ma propone di eliminare o allargare alcune curve secondo lui inutili, mentre a suo parere vi sono altre curve dalle caratteristiche simili, rilievo che aveva fatto anche Gethin.

Pareri e consigli che sarà opportuno prendere in seria considerazione dato che il 1974 è un anno di collaudo in vista della stagione 1975.

Lasciando i piloti della 5000 sentiamo il parere di Henry Morrogh, che ad ottobre probabilmente organizzerà un corso di guida sul Mugello. Per il «maestro» inglese il circuito «è veramente bello ma necessita di piloti esperti perché è difficile e veloce»; per questi motivi non lo ritiene molto adatto come scuola. Per Morrogh, inoltre, ci sono

troppi guard-rail.

Passiamo alle prime «Turismo» che hanno corso sul Mugello. Per Fargion il tracciato è «molto impegnativo» sia per il pilota che per la vettura ed è adatto anche alle vetture Turismo come dimostrano le alte medie ottenute dalle «Mexico». Per Presenzini, invece, la parte in discesa è un po' pericolosa e sarebbe auspicabile una modifica creando vie di fuga. Il resto è eccezionale.

Soddisfatti anche i piloti della Formula Ford ed Italia i quali, pur non potendo fare in linea di massima paragoni con altri autodromi all'estero, hanno generalmente rilevato la piena validità dell'impianto che rende spettacolari tutte le formule e soddisfa in pieno i piloti. Qualcuno è tornato sulla opportunità di diminuire i guard rail e rivedere i profili di qualche curva.

Marco Grandini

# La CSI... si sveglia anche per la F.1

## Il nuovo «Annesso J» in vigore dal '76

FIRENZE - Durante una riunione consultiva, presenti tutti i principali esponenti la CSAI ha deciso di nominare un gruppo di lavoro composto dall'avv. Aleffi, che lo presiede, dall'avv. Stocchino e dall'ing. Guerciotti, con il compito di procedere alla stesura di una regolamentazione relativa alla selezione, alla preparazione, alla valutazione delle capacità, dei diritti e dei doveri degli Ufficiali di gara. Il presidente ing. Rogano ha poi riferito all'assemblea sulle recenti decisioni prese dal Bureau della CSI nel corso della riunione del 17 giugno.

Per quanto riguarda le prove di qualificazione delle gare della F. 1 valevole per il Campionato del Mondo la CSI ha stabilito i seguenti criteri da applicare con effetto immediato:

- tutti gli iscritti devono essere ammessi alle prove;
- se gli iscritti sono in numero superiore a quello massimo di ammessi in pista, gli organizzatori devono adottare misure per cui possono provare tutti gli iscritti, per un tempo uguale a quello stabilito dal regolamento particolare della gara;
- l'ammissione alla gara avverrà sulla base dei migliori tempi realizzati da ciascun conduttore.

A proposito delle decisioni CSI sulla regolamentazione tecnica delle vetture (annesso J) il presidente Rogano ha precisato che le modifiche permesse dal futuro regolamento, che andrà in vigore dal 1. gennaio 1976 saranno entro limiti tali da contenere le prestazioni e quindi i costi delle preparazioni rispetto a quelli attuali. Il contenimento delle modifiche si riferisce in particolare ai gruppi 2 e 4 (vetture da

Turismo e Gran Turismo normali), pur non essendo previste sostanziali variazioni inducano una sensibile riduzione dei costi delle preparazioni. Per quanto attiene al gr. 5, relativo alle «vetture di produzione speciale» la normativa prevede l'ammissione delle vetture già omologate nei gruppi 1, 2, 3 e 4 (e quindi prodotte in quel minimo di esemplari che ogni gruppo prevede secondo la normativa attuale)



Anche l'ing. Rogano era presente a questa inaugurazione. Eccolo mentre accompagnato dal dott. Zerbini sale la scala che porta agli uffici

opportunitamente modificate secondo una regolamentazione che non lascerà completa libertà per la variazione della struttura generale, e quelle vetture che, pur prodotte in soli 100 esemplari annui, siano «conformi» e quindi omologabili in qualcuno degli altri quattro gruppi, anch'esse modificate nei limiti concessi per il gruppo 5.

### L'elenco delle gare in programma nel '74 al MUGELLO

14 luglio Euromugello F. 2 - 4 Ore Mexico;  
22 settembre Euromarche 2000;  
29 settembre Mugello F. 3,  
e ancora gare nazionali nei giorni 29-6,  
7-7, 8-9, 15-9, 13-10, 27-10.

● Entusiasmo, sorpresa, meraviglia: queste le espressioni che condensano i pareri del pubblico, (pioggia a parte entusiasmo per le dimensioni dell'opera («un conto è leggere dell'autodromo ed un conto esserci dentro»), per molto inimmaginabili. Sorpresa per gli appassionati dei «pellegrinaggi» compiuti nei mesi scorsi, di ritrovarsi nel giro di poche settimane da un cantiere ad una pista con le macchine dentro; meraviglia per le caratteristiche spettacolari del tracciato e per la sua «godibilità» da quasi tutti i punti dove è ammesso il pubblico.

Atmosfera particolarmente frizzante fra i soci delle scuderie, in specie quelle toscane, che hanno toccato con mano le reali dimensioni di questo impianto destinato a produrre una serie di positive reazioni a catena. La sorpresa di vedere auto correre sui 5245 metri era anche in alcuni colleghi giornalisti che martedì scorso avevano partecipato alla conferenza stampa di Borracci e degli altri funzionari ACI ed alla visita del circuito.

Il «miracolo» si è dunque verificato ed a due anni dall'inizio dei lavori il circuito è una realtà. Il collaudo di queste prime gare ha evidenziato problemi ed indicato soluzioni che certamente verranno (vie di accesso, parcheggi, servizi, disciplina del pubblico, efficienza dei commissari di percorso) ed altri problemi organizzativi che un collaudo così garibaldino non ha potuto realizzare meglio. Ma si assicura che per il 1975 tutto sarà pronto, comprese le zone verdi ed alberate per le quali si spenderanno circa 400 milioni. Anche gli ecologi sono serviti.

## 400 milioni (in più) per l'ecologia



















# L'ECONOMY RUN giornalistico all'ARGENTARIO ha confermato il difetto nazionale del momento

## Consumiamo di più anche in gara!...

PORTO ERCOLE - Che fossimo un popolo di scialacquatori, lo si sapeva da un pezzo, ma constatarlo direttamente, in una gara che aveva come fine massimo proprio il «risparmio», è stato per lo meno seccante. Bravissimi ad andare forte, gli automobilisti italiani mostrano la corda quando si tratta di amministrare oculatamente pochi litri di benzina: è questo il senso della sesta edizione del Mobil Economy Run, una gara (perché tale è) che è perfino banale definire di estrema attualità, in un momento come questo in cui il prezzo del carburante continua a cambiare, in aumento.

All'Argentario, ospiti della Mobil e della Fiat, 104 giornalisti di tutte le nazioni europee si sono affrontati «all'ultima goccia» su un percorso di 81 chilometri, guidando tre modelli di vetture Fiat, la 126, la 128 e la 132. Il regolamento, come al solito, era molto semplice: per ognuno dei modelli di vettura, c'era un tempo massimo da non superare, corrispondente alla media di 70 kmh per la piccola, di 75 kmh per la media e di 80 kmh per la grossa, all'incirca. Medie rispettabili, come si vede, sufficienti a dare un senso più che «turistico» al trasferimento. Un apparecchio scrivente impediva i «trucchi», come ad esempio la marcia in folle e lo spegnimento del motore in discesa.

La miglior squadra della nostra «nazionale», che era composta da Favia del Core, Ferrari, Villare, Matteucci, Fenu, Rollino, Ferraguti, Giacomazzo e Pugliese, cioè la squadra «C», è giunta quinta, preceduta dalle squadre Francia B, Svizzera A, Svezia, dalla squadra mista Svizzera-Germania, ed a parimerito con l'Inghilterra B. Peggio di noi, belgi, austriaci e danesi, a motivo di parziale consolazione. L'exploit dei tre francesi della squa-

dra B, Chevalier, Lepaire e Sejourne i loro nomi, è stato definito «sensazionale» dagli esperti presenti, ma l'exploit migliore è stato senz'altro quello dello svedese Rolf Eriksson, che con la 132 ha compiuto ben 13,60 chilometri con un litro alla media di 81 kmh, mentre il secondo in questa classifica parziale, il francese Sejourne, è stato staccato di quasi un chilometro (12,73).

Che i «nazionali» delle varie squadre fossero ben scelti lo ha dimostrato, il giorno dopo, la prova svolta da tutti gli altri giornalisti italiani, i risultati dei quali sono stati complessivamente peggiori di quelli ottenuti dai colleghi selezionati.

E parliamo un po' della manifestazione. Giunta al suo sesto anno, essa ha «coinvolto» via via i modelli più significativi della produzione del gruppo Fiat: la 128 (Vallelunga); la Autobianchi A 112 (Monza); la 127 (Vallelunga); la 132 (Alghero); la X-1/9 (Selva di Fasano). Quest'anno, un po' per variare sul tema di vettura monotipo, un po' per «esaurimento» delle novità Fiat, è stata fatta una scelta di tre modelli particolarmente diffusi e significativi, cioè la 126, la 128-1100 e la 132-1800.

Sono esse, in pratica (oltre alla qualità del supercarburante della Mobil Oil Italiana), le vere vincitrici. Perché, per arrivare allo scopo, non sono certo state risparmiate. Chi lo ha detto che i motori soffrono solo ad andare forte? Semmai, è il contrario. Ci vuole una bella dose di faccia tosta (meccanicamente parlando) a procedere a 30 chilometri all'ora, in salita, con la marcia più alta, ma ci vuole anche una bella dose di sensibilità, per evitare di procedere a strattoni o di provocare battiti in testa (anche se alcuni motori, all'arrivo al parco chiuso, hanno continuato imperterriti a girare, senza contatto, in raggelanti autoaccensioni).

Mi sono scoperto a tormentare la leva del cambio, lottando con la tentazione di cambiare marcia, ma un paio di terze (avevo la 126) ho finito per metterle, fra la derisione dei colleghi maestri nel passare al rapporto più alto dopo pochi metri, ed a mantenerlo fino in fondo. Come possa riuscire a questo (dopotutto il tracciato era aperto al traffico e c'erano pure alcuni incroci piuttosto importanti), è spiegato in gran parte dal fatto che il traffico era scarso, e che agli incroci i solerti agenti della stradale e dei carabinieri, che «supervedeavano» alla prova, provvedevano affinché i concorrenti scivolassero via in quarta (o in quinta) senza dover rallentare, neppure agli stop! Un paio di svincoli di tipo autostradale, a più livelli, facevano il resto.

Peccato che il fattore «tempo», sia stato introdotto nella classifica solo come limite massimo, sia pure giustamente non troppo alto. Infatti, considerare anche il tempo reale impiegato oltre che la quantità di carburante consumata avrebbe dato alla prova un sapore più realistico, rendendo meno necessari certi funambolismi di guida che nessuno si sogna di mettere in pratica nella guida di tutti i giorni, ed a volte francamente sconsigliabili.

Dico questo per puro egoismo, poiché essendo arrivato al termine della prova con largo anticipo (oltre sei minuti) sull'orario-limite, avrei visto di buon occhio una classifica basata sul rapporto litri/minuti. Però l'errore è stato mio, il regolamento era quello e lo conoscevo; meglio avrei fatto ad usare più oculatamente del mio gruzzolo di minuti, come hanno fatto i migliori, che si erano accuratamente preparati il percorso e partivano con sul cruscotto fior di tabelle di marcia. Addirittura c'è stato chi — probabilmente per eccesso di zelo — è



Impegnate, come ai bei tempi, sulle strade del Mugello, ecco due Fiat 501 partecipanti alla manifestazione «veteran». A sinistra, la 501 del vincitore, della 1. cat. Tabucchi, a destra la 501 S del secondo, Massimo Pampaloni

## MUGELLO belle epoques

SCARPERIA - Le strade del «vecchio Mugello», alla vigilia della nouvelle-vague autodromo sono tornate teatro di una manifestazione veterana. 20 vetture d'Epoca si sono... date battaglia lungo i 65 chilometri dello stradale per la III Rievocazione Storica del Mugello, che il CAMET ha organizzato alla perfezione, in collaborazione dell'ACI Firenze. La manifestazione consisteva in una vera e propria gara di regolarità, come abbiamo detto di un giro del circuito stradale, con due controlli orari di Firenzuola e Montecatini. Purtroppo a causa di altri raduni, i concorrenti non sono stati tanti, ma dobbiamo sinceramente ammettere che il successo è stato pieno. Tanti spettatori; sulle rampe del Giogo, la Casetta, la Futa, le Maschere, favoriti anche dal bel tempo, per vedere queste veterane salire con una certa disinvoltura, e cercare di mantenersi nel limite... di velocità.

Le vetture iscritte andavano dalle gloriose Fiat 508 Coppa Oro, alla Spider 4 marce, 508 CS, 508 Balilla, Bandini 1000, Ford B8V 1932, Alfa Romeo RL-SS 3000 1926, ancora Fiat 501, 1922, e 501 S Testa Silvani, l'Amilcar 1926, e per finire l'Alfa 2500 6C SS. Tutte vetture che avevano partecipato in tempi lontani alle più belle gare.

Intanto la Mugello Corse proprio alcuni giorni fa, ha inaugurato la sua quarta delegazione provinciale al Circolo Enal — Gruppo Sportivo Scarperia. Così dopo quelle di Empoli, S. Giovanni Valdarno e Prato la Mugello ha portato un'altra ventata di rilancio fra gli sportivi mugellani.

### RIEVOCAZIONE STORICA DEL MUGELLO

#### LA CLASSIFICA

1. Celestino Tartara - Cat. 2 Fiat 508 CO, penalità 7; 2. Remo Tomassini - Cat. 2 Fiat 508 Siata, 15; 3. Raffaello Infante - Cat. 2 Alfa 2500 6CSS, 17; 4. Giuliano Semprucci - Cat. 2 Fiat 508 CS, 47; 5. N. Semprucci Cat. 2 - Fiat 508 CO, 77; 6. Bruno Brusa - Cat. 2 Fiat 508 CO, 109; 7. Massimo Tabucchi - Cat. 1 Fiat 501, 160; 8. Giorgio Frisoni - Cat. 2 Fiat 508 CO, 215; 9. Mario Marri - Cat. 2 Fiat 508 CO, 524; 10. Foribo - Cat. 2 Ermini, 531; 11. Massimo Pampaloni - Cat. 1 Fiat 501S, 544; 12. Scarmagnan - Cat. 2 Fiat 508 MM, 639; 13. Leporati - Cat. 2 Fiat 508, 671; 14. Marciano - Cat. 2 Bandini, 1.106; 15. Sangiorgi - Cat. 2 Fiat 508 CO, 1.288; 16. Forti - Cat. 2 Ford 8V, 5.841; 17. Pandolfi - Cat. 1 Fiat 501S, 5.875; 18. Ercoli - Cat. 1 Alfa RLSS, 6.294; 19. Luchini - Cat. 2 Fiat 508 CO, 6.443.

andato fuori tempo massimo, ed anche chi — prendendo anche i tornanti in quinta — è uscito di strada. Come in una gara vera, insomma.

Ad ogni modo, se non ho preso troppo sul serio la gara in sé, ho fatto tesoro degli insegnamenti che indubbiamente contiene, e che forse (debo ammettere) il Mobil Economy Run non proporzionerebbe se non fosse così spudoratamente teso all'unico fine del consumare il meno possibile.

La prima verità, lapalissiana forse, la giro subito ai lettori: guidare è prevedere. La distrazione non solo è nemica della sicurezza, ma forse anche di più del consumo. Non immaginate neanche quanto si può risparmiare proiettando idealmente l'attenzione oltre al punto in cui l'auto si trova, il più avanti possibile. Verso quel camion in lontananza, verso

il semaforo di cui si intravede appena il colore, alla colonna di vetture che si intuisce dietro la curva. E comportarsi di conseguenza. Al massimo, se proprio l'economia non è il vostro forte, andrete più svelti.

Tutto il «contorno» di comportamenti da «scozzese» deriva in pratica da questo. Quindi anticipi oculati nelle manovre, sia di frenata che di accelerazione, cercando di non perdere velocità inutilmente, che il riacquistarla poi costa salato; abbandono immediato delle marce basse, dei colpi di gas inutili («doppietta», addio...), delle curve fischianti. Tutte cose che vengono poi intuitive, di cui gli utenti della strada sono a conoscenza. Quanto alla voglia di metterle in pratica, è un'altro discorso.

Marco Magri

Nell'ALPI ORIENTALI non soltanto le STRATOS

## 200 mila lire per il record sul BONDONE

TRENTO - Un premio speciale di 200 mila lire è stato stanziato dall'AC di Trento per il pilota che saprà abbassare il primato assoluto della corsa detenuto, con 10'50"43, dal toscano Mauro Nesti vincitore, su March-BMW, della Trento-Bondone 1973. Un premio speciale che va ad aggiungersi al ricco monte premi in palio — L. 5.480.000 — e alla Coppa Gianferrari - Trofeo AGIP nonché al Marlboro Trophy che verranno distribuiti a fine gara.

Sui tornanti del Bondone, da Montevideo di Trento a Vason, si inseguiranno, alla caccia del tempo migliore, le vetture del gruppo 9 - formula libera, del gruppo 8 - formula corsa internazionale (ovvero le monoposto F. 1, F. 2 e F. 3), del gruppo 7 - corsa biposto, del gruppo 5 - sport, del gruppo 4 - gran turismo speciale e quelle del gruppo 2 - turismo speciale. Saranno 17 chilometri e 300 metri tirati allo spasimo per la conquista di una vittoria prestigiosa in campo internazionale, visto che la Trento-Bondone '74 è ancora una volta valida per la classifica del Campionato d'Europa della Montagna.

Le iscrizioni alla gara si sono chiuse venerdì 21 giugno.

## Solo rinviato il debutto F. 2 di HENTON

LONDRA - Brian Henton ha fatto «sette su sette», nelle gare inglesi di F. 3 il due giugno a Cadwell Park; una settimana dopo a Silverstone è stato battuto nettamente da Tony Rouff su GRD-Vegantune. Per questa corsa la March ufficiale di Henton sembrava preparata in modo mediocre e «Supergallina» (così è chiamato Henton) pareva un po' troppo fiducioso. Aggiungiamo che Rouff ha corso una gara molto decisa, su pista bagnata, lasciando all'avversario il secondo posto. In questa competizione von Preussen si è d'un tratto messo in luce, dopo avere trascorso stagioni a girare sempre in mezzo al gruppo, infatti ha segnato il giro più veloce e ha strappato il terzo posto a Chateaubriand. Teleco è riapparso dal Brasile per fare la sua prima corsa di F. 3 dell'anno in Europa: per lo meno tre testacoda e piazzato all'ultimo posto (verso il termine della stagione scorsa si sarebbe detto che stesse per diventare uno dei primattori della formula). Tra parentesi, nella gara a Cadwell Maskell era arrivato secondo su Dastlé e Lawrence terzo su Ehrlich.

Tornando a Henton, pare che il suo debutto in F. 2 sia stato rinviato soltanto per via del ritardo alle officine March nel riparare le vetture danneggiate, il che ha impedito che se ne preparasse una nuova per Henton. Inoltre, avrebbe probabilmente pilotato la seconda March F. 1 in Svezia, se non fosse arrivato Wisell con sufficiente denaro di patrocinio per pagarsi una guida (mentre per ora Henton non ha versato alcuna somma di patrocinio nelle casseforti della March, ma soltanto dei successi in corsa!).

## Si corre sulla GARFAGNANA

• L'AC DI LUCCA ha confermato l'effettuazione della IV Coppa Alta Garfagnana, che si svolgerà il 20 e il 21 luglio prossimi. La gara vedrà ammesse le vetture dei gruppi 1, 2, 3, 4, 5 e sarà valida per il Trofeo della Montagna per i gruppi 2, 4, 5. Il percorso è stato allungato di 1 km. e i concorrenti dovranno quindi percorrere 8,500 km. La chiusura delle iscrizioni presso L'AC Lucca è fissata per il giorno 15 luglio.

# Il rally dei «ritorni»

UDINE - Decimo appuntamento (consecutivo) col Rally delle Alpi Orientali. La quinta prova del campionato italiano si annuncia «austera» ma sufficientemente nervosa. Nei 689 chilometri del percorso gli organizzatori friulani hanno disseminato quattordici prove speciali e se alcune di queste (in particolare quelle di monte Calvario e di Canalutto) appaiono brevi, altre come quelle di Forame e di Tramonti sembrano in grado di offrire validissimi motivi di interesse.

Sarà la gara dei ritorni questa organizzata dall'A.C. Udine. Innanzitutto il ritorno di Claudio De Eccher al quale nei primi giorni della scorsa settimana è stata tolta la bendatura che gli teneva immobile la spalla e che dopo una serie intensa di esercizi ginnici e di vigorose nuotate in piscina spera di aver riacquisito una condizione fisica accettabile per difendere, insieme a Salvador, la netta supremazia del gruppo tre.

Rientrerà, a patto che trovi una vettura competitiva, anche Arnaldo Cavallari che ha sfruttato la temuta indisponibilità di De Eccher per staccare il casco dal chiodo e rinnovare in tutta fretta la licenza. Rientrerà infine Vanni Tacchini che in questa stagione ha fatto solo una fugace apparizione all'Elba. Il popolare «Belvino» di Caltignaga avrà una Fiat-Abarth gruppo 4 curata direttamente dalla Casa, il cui appoggio è sottolineato dal «dirottamento» al suo fianco di Rossetti abituale copilota di Bacchelli che a sua volta sarà in corsa con un gruppo 5 (solo alla vigilia verrà deciso se quello più classico oppure derivato dall'XI/9) con Scabini.

Per restare in Casa Fiat, tre saranno le spider gruppo 4 iscritte dalla Fiat-Rally per Verini-Macaluso, Bisulli-Zannuccoli e naturalmente Tominz-Mamolo. Due Stratos per Mu-

nari-Mannucci e Ballestrieri-Maiga ed una Beta Coupé (equipaggiata dal sedici valvole) per Pregliasco-Garzoglio. Per quest'ultima vettura, che è stata provata a lungo sia a Casale che a Gropello (dove domenica scorsa ha ottenuto il secondo posto proprio con Pregliasco dietro alla Fulvia di Ballestrieri) la gara udinese sarà una specie di prova generale. In base ai risultati verrà infatti confermata o meno la partecipazione al Rally Mondiale Mille Laghi.

A proposito della prova finlandese,

da notare che la Fiat ha preventivato di partecipare con quattro vetture affidate a Pinto, Paganelli, Barbasio ed Alen, mentre una quinta spider potrebbe essere data a Leo Kinnunen se le trattative col finlandese andranno a buon fine.

Tornando alle Alpi Orientali, fra i partecipanti (che dovrebbero essere intorno al centinaio di equipaggi), non mancheranno alcuni rappresentanti del ralismo austro-germanico. Già hanno provveduto ad iscriversi Rack e Dietmaier.

## DOVE e QUANDO vedere il RALLY

Udine h. 22,00 partenze 29/6  
P.S. A Forame 1. h. 22,25 del 29/6

P.S. B Monte Calvario m. 23,31

P.S. C Cialla h. 0,10 del 30/6

P.S. D Canalutto h. 1,01

P.S. E Forame 2. h. 1,32

P.S. F Tramonti h. 3,24

P.S. G Sauris di Sopra h. 4,15

P.S. H Mieli h. 5,00

P.S. I Ligosullo h. 5,29

P.S. L Sauris di Sopra h. 6,44

P.S. M Mileli h. 7,29

P.S. N Ligosullo h. 7,58

P.S. O Caprizi h. 8,55

P.S. P Forame 3. h. 11,02

Udine h. 14,30 arrivi

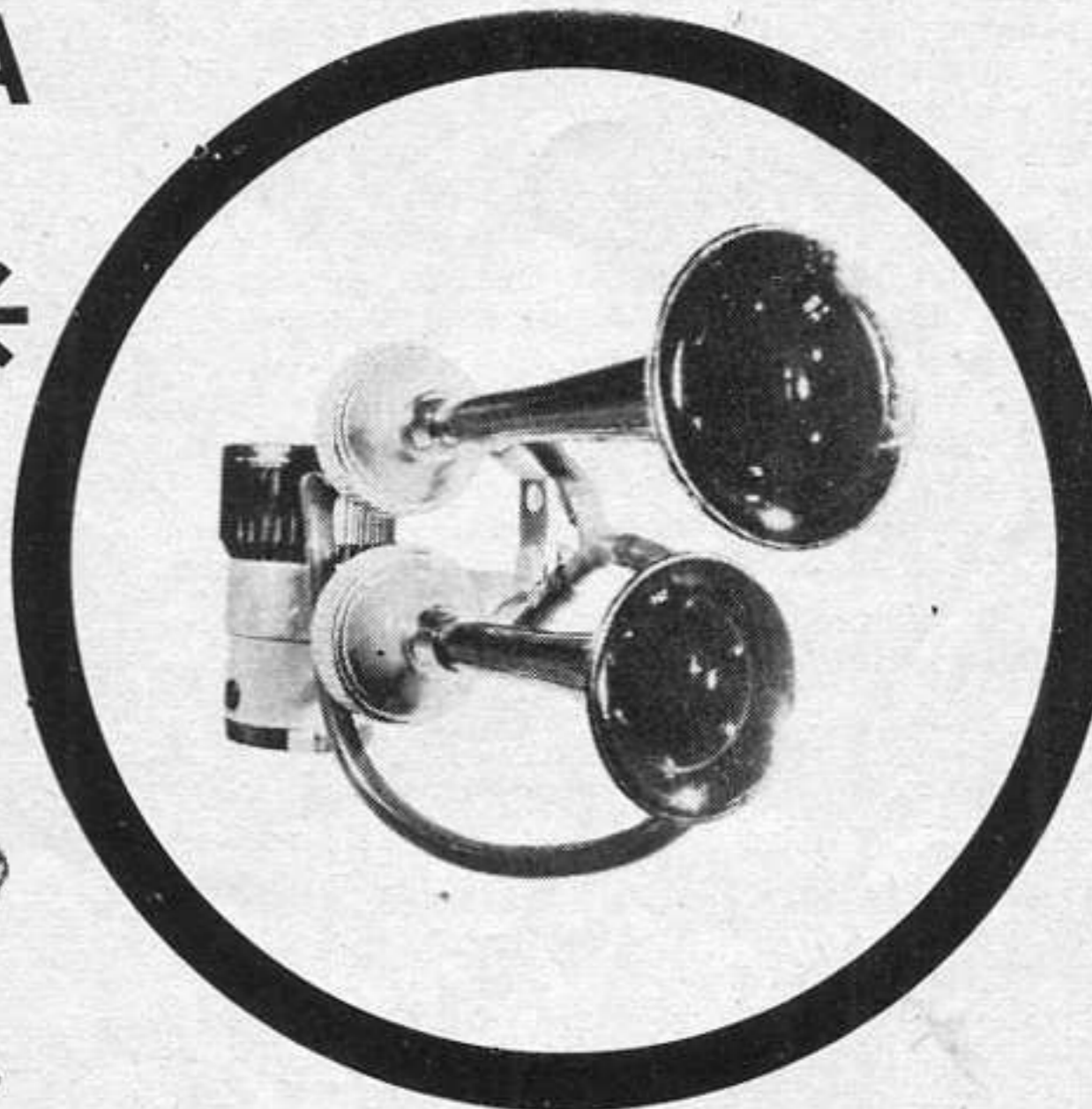
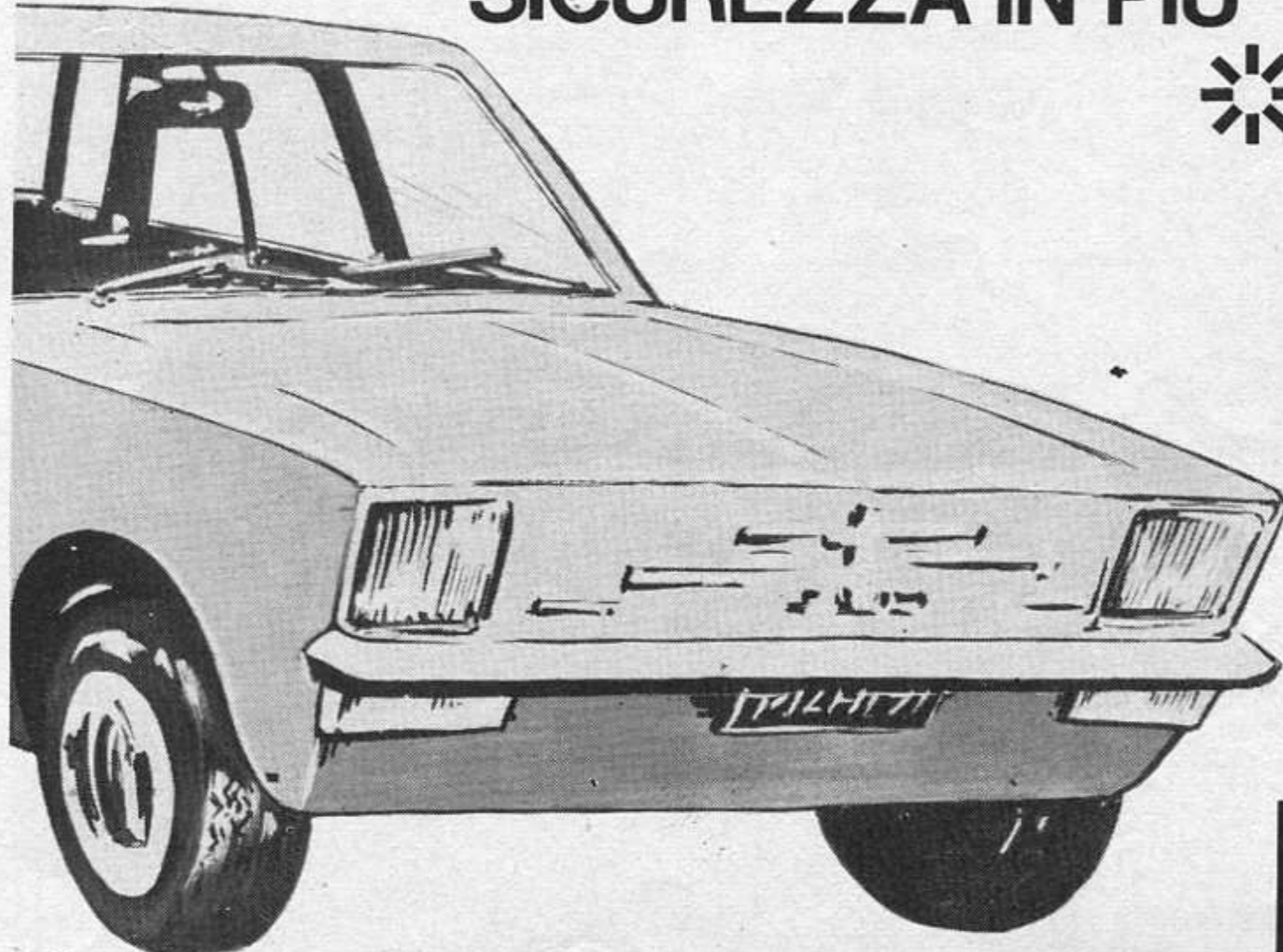
## Anche la FISA (finalmente) premia il '73

SIENA - Venerdì 28 giugno, alla vigilia della seconda gara in programma sul nuovo autodromo del Mugello, presso il ristorante «Tre Laghi» di Scarperia, la FISA premierà i vincitori dei campionati federali 1973, nonché i vincitori di classe del Challenge FISA.

Esattamente quattordici saranno le scuderie premiate che elenchiamo in ordine alfabetico: Brescia Corse, vincitrice del

campionato Turismo e Gran Turismo, Città dei Mille, Piloti Senesi, Torino Corse e Mugello Corse rispettivamente seconda, terza, quarta e quinta classificate nello stesso campionato; del Grifone, prima nei campionati rallies nazionali e regolarità; del Lario, vincitrice dei campionati F. 3, F. Ford e F. 850; Gruppo sportivo Ascoli Piceno, vincitore del campionato della montagna; Lloyd Adriatico, primo classificato nei rallies internazionali, con la Scuderia Tre Gazzelle seconda; Meneghina, per l'affermazione nella F. Monza; Mirabella Mille Miglia per la vittoria nel campionato di F. Italia; Torino Corse, prima nel campionato Sport e Nord Ovest classificatasi seconda; S. Michele per il quinto posto nella montagna.

## DATE ALLA VOSTRA AUTO UNA SICUREZZA IN PIÙ



☀️ CONTRO I RISCHI DELLA STRADA

**FIAMM**

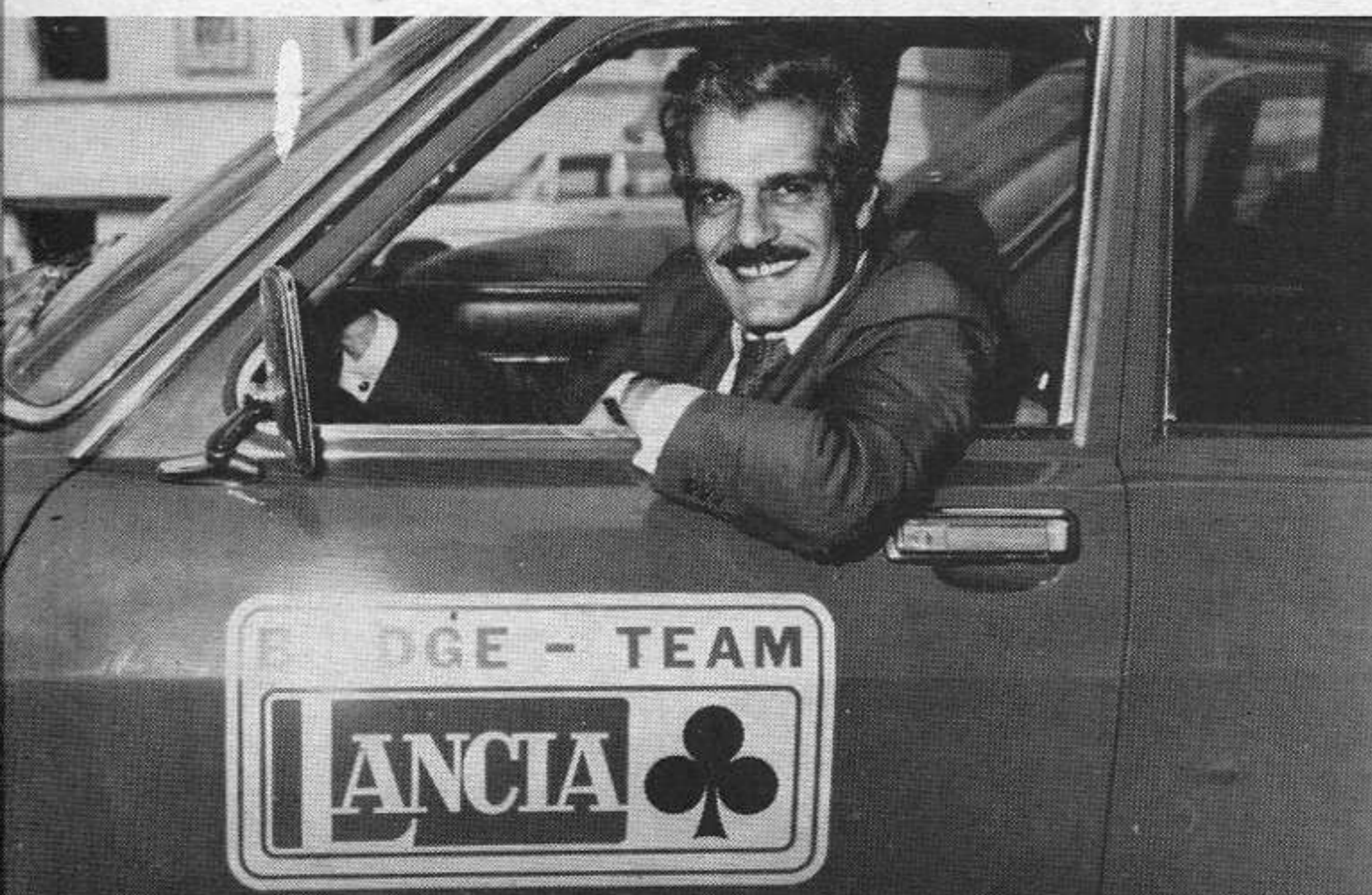
TROMBE  
ELETTRICO  
PNEUMATICHE



ROMA - L'ufficio stampa della Rai — l'organo preposto ai quotidiani contatti con i giornalisti — è ormai ridotto a un puro e semplice « sportello passacarte » dal quale si ottengono le « veline » dei programmi e nulla di più. Alla richiesta di un'informazione o di una precisazione qualsiasi ci si sente immancabilmente rispondere di rivolgersi al « servizio addetto ai lavori ». Con la conseguente preoccupazione, da parte di chi desidera notizie un po' più precise sui programmi settimanali, di trovarsi — nei diversi settori della macroscopica RAI — un cortese collega che possa illuminarlo.

Ma non basta. Perché tutto ciò può avvenire esclusivamente per telefono dato che la RAI — e in principal modo la sede centrale di Viale Mazzini 14 — è ormai diventata un bunker a cui manca (almeno a una prima e superficiale occhiata) solo l'ausilio di un buon numero di mitragliatrici e lanciamissili. Le forze di polizia (forse più utili da qualche altra parte) sono infatti piuttosto massicciamente schierate a difesa dei cancelli (chiusi) che non possono essere varcati da chicchessia. E tra i « chicchessia », si badi bene, ci sono anche i giornalisti. E pensare che all'interno della RAI non si conservano certo i tesori di Fort Knox! Tutt'altro. Basta seguire i programmi tv per rendersi conto che di « prezioso », là dentro, non c'è assolutamente nulla. Ne abbiamo la prova quotidianamente e, per ciò che ci riguarda più da vicino, anche settimanalmente.

## Fior di... record LANCIA



### OMOLOGATA la BETA coupé gr. 4

TORINO - Nonostante il periodo critico per l'automobile, il mese di maggio è stato un mese record per la Lancia, che ha venduto circa 7.000 automobili, un numero mai raggiunto dalla casa torinese neppure in congiunture ben più favorevoli. Sicuramente, hanno contribuito a questo exploit varie condizioni contemporanee, come il grande successo della Beta coupé (che si è posta anche fuori della probabile concorrenza dell'Alfetta coupé, per una questione di prezzo), e la « corsa » all'acquisto compiuta da molti potenziali clienti in vista dei temuti — e verificatisi — aumenti di prezzo.

Ma certamente, il successo della Beta coupé non è solo legato a contingenze straordinarie, trattandosi di una macchina veramente azzeccata, anche in funzione dell'impiego sportivo. Venerdì scorso, Paul Frere ha compiuto per conto della CSI l'ispezione alle 100 testate a 4

TORINO - Fior di campioni, per la Lancia. Ma non si tratta di un nuovo pilota, è Omar Sharif, il popolare attore che è entrato a far parte del Lancia Bridge Team per il quale gareggerà nei prossimi tornei in Europa e negli USA. Sharif parteciperà inoltre al prossimo torneo di Bridge di Cervinia, che si svolgerà dal 7 al 14 luglio nell'ambito della 10. riunione Lancia Hi-Fi, nel corso della quale vi sarà anche una gara automobilistica fra i piloti HF ed una di sci fra i campioni della nazionale

valvole per cilindro destinate ad equipaggiare la Beta coupé, che così dal 1. luglio sarà omologata in gr. 4 anche con questo importante particolare. Sempre in tema di omologazioni, per la Stratos si parla della sessione di ottobre per la sua entrata nel gr. 4

# ZUMM

(brev.)

scarico - idea/salva paraurti  
nuovo da

**ANSA**  
marmitte

41034 Finale Emilia (Modena)  
Telefono (0535) 98031 - 98032



per la RENAULT 5

## La F. 1 da DIGIONE come... LE MANS?

Avara più del solito, la nostra TV ha limitato le notizie riguardanti la « 24 Ore » di Le Mans a un breve, succinto servizio curato da Lino Ceccarelli su immagini — della partenza e dell'arrivo — pervenute dalla Francia. L'emittente francese, era stato detto alla vigilia della importante manifestazione, non ha offerto alla RAI la corsa al completo e neppure nelle sue fasi più salienti. Cosa che invece ha fatto con le altre televisioni, svizzera e jugoslava comprese, che dal nostro territorio, almeno fino a nuovo ordine, non possono essere più captate. Si potrebbe quindi giustamente ipotizzare che la TV francese, per suoi

tv

radio

### Programmi dal 26 giugno al 2 luglio

<p><b>DOMENICA 30</b> Nazionale Ore 22,30 - La Domenica Sportiva.</p> <p><b>TUTTI I GIORNI</b> Secondo Ore 19,45 - Telegiornale sport (dal 1. luglio sul Nazionale alle ore 19,15)</p> <p><b>TV Svizzera</b></p> <p><b>SABATO 29</b> Ore 22,35 - Sabato sport</p> <p><b>DOMENICA 30</b> Ore 17,50 - Domenica sport</p>	<p><b>SABATO 29</b> Secondo programma Ore 11,35 - Ruote e motori</p> <p><b>DOMENICA 30</b> Secondo programma Ore 12,00 - Anteprema sport Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà</p> <p><b>LUNEDI' 1</b> Programma nazionale Ore 8,00 - Lunedì sport</p> <p>Ore 22,00 - La Domenica sportiva</p> <p><b>LUNEDI' 1</b> Ore 19,45 - Obiettivo sport, commenti e interviste</p>
--	---

## Dove e quando passa il RALLY (nonne) Montecarlo

MONACO - Gli organizzatori del Rally di Montecarlo per vetture antiche che si svolgerà dall'1 al 7 luglio, hanno designato Vallelunga e Palermo come due dei diciotto centri di partenza dislocati in tutta Europa.

Fra le località sede di controllo orario, altre quattro città italiane: Cosenza, Bologna, Trieste e Torino. In totale fra quelli in partenza e quelli in transito 75 concorrenti attraverseranno l'Italia per concentrarsi il 4 luglio ad Annecy e da qui iniziare il percorso comune che li condurrà a Montecarlo. Le partenze da Palermo saranno date alle 6,08 del 2 luglio mentre dall'autodromo di Vallelunga la prima vettura prenderà il via alle 10,20 del 3 luglio. I passaggi da Cosenza, Bologna, Trieste e Torino sono previsti rispettivamente per le 19 circa del 2 luglio, le 21,40 del 3 luglio, le 14,50 del 3 luglio e le 7,30 del 4 luglio.

personalissimi motivi, provi una certa animosità nei confronti di quella italiana tanto da non « concederle », da anni ormai, la visione totale di una tra le sue più interessanti manifestazioni; ma, come abbiamo detto, si tratta solo di un'ipotesi che non trova riscontro con la realtà, visto e considerato che il prossimo Gran Premio di Francia verrà regolarmente trasmesso dalla nostra TV (e che la 24 Ore l'hanno avuta tutte le altre TV, Svizzera compresa). E' lecito quindi chiedersi: perché Le Mans no e Gran Premio sì? Proprio perché è alla RAI che non interessa quella gara e riesce a trovare, ogni anno, una più o meno credibile scusa per giustificare l'assenza dai nostri teleschermi.

E' evidente, infatti, che se la « 24 Ore » interessasse i nostri calcistici dirigenti televisivi, si potrebbe avviare alla « mancata offerta » della ORTF con l'invio sul posto di una troupe italiana. Cosa questa assolutamente « impossibile » considerata la scarsità di telecamere e tecnici più volte accusata, a suo tempo, dall'allora capo dei servizi sportivi dottor Boriani. Oggi la ragione potrebbe presentarsi valida considerato l'enorme sforzo compiuto per assicurare la messa in onda di tutte le partite dei Campionati del Mondo di calcio. Ma per il passato? Il riferimento all'ieri, comunque, è del tutto casuale anche perché ciò che ci preoccupa maggiormente è il domani. Che si presenta tutt'altro che roseo. Anche per il costante e progressivo irrigidimento delle fonti di informazione televisive.

Gio' Luni

