

«Prima» F.1 con
grossa delusione
in Argentina

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

BUENOS AIRES - Una tristezza profonda invade l'autodromo di questa città: migliaia di persone in piedi tacciono di colpo le grida di trionfo, le bandiere si afflosciano, il grido si affoga nelle gole già rosse per aver gridato durante 52 giri. Un colpo di scena potremmo dire sensazionale, perché avvenuto sul palcoscenico di casa, sul quale Reutemann, da «Re» della giornata, aveva fatto vedere agli argentini il trionfo dei loro colori e il primo in casa del loro beniamino.

Con un forte distacco sugli avversari che erano ad oltre mezzo minuto, aveva percorso gli ultimi quindici giri con la presa d'aria che lentamente scivolava sul suo casco, ma all'ultimo giro questa si era staccata e tutti pensavano che gliela avrebbe fatta. Poi il fattaccio. Sugli ultimi due km di questo veloce tracciato di colpo le voci che avevano sempre coperto il rumore dei



mero sette, gioendo per la sua continua scalata di secondi sugli inseguitori e cominciando ad andare in zona infarto quando la presa d'aria ha iniziato il suo cedere sul casco del pilota.

Poi di colpo il silenzio assoluto e lo sventolio è cessato. Il destino aveva giocato una beffa tremenda e saranno più che giustificate quelle lacrime che Reutemann avrà versato certamente, quando fermata la sua vettura sul circuito avrà visto Hulme superarlo seguito dalle due rosse Ferrari. Insomma un duro colpo che ha cambiato le carte in tavola a tutti, anche a me che già cercavo le parole adatte per il «trionfo» del loro «Lo-le».

Invece, improvvisamente, bisogna dire tutto il loro dolore e risulta difficile.

Ora l'autodromo sfolta lentamente, anche quel sole che sembrava dovesse essere battuto

Aspettavano REUTEMANN quando è piombato HULME sul traguardo

La grande beffa

motori di colpo tacciono, l'autodromo ascolta lo stridente cambio delle velocità in vari punti dell'autodromo, mentre Reutemann percorre gli ultimi metri già senza motore.

Dicono le prime informazioni che sia rimasto senza benzina oppure — cosa più attendibile — che la presa d'aria semistaccata abbia prodotto la rottura di una valvola o di un pistone. Altri diranno poi quello che effettivamente è successo, a noi spetta riflettere in queste colonne l'enorme amarezza che forse non ha riscontro in altro autodromo del mondo, salvo Monza, per la fratellanza di sangue che ci lega agli argentini.

Le parole non possono dare un esatto quadro di questa enorme delusione di tutti, cominciando dal presidente Peron, che giunto a metà corsa nel palco ufficiale assieme alla sua signora vicepresidente, sperava di dare agli argentini un trionfo per mezzo di Reutemann, trionfo che si è visto sfuggire (ed era una magnifica opportunità politica) dalle mani negli ultimi metri. E' stato un tiro mancino del destino, ma da anni in Argentina si dice che «Carreras son carreras» e che queste finiscono veramente dopo aver passato lo striscione di arrivo e mai prima.

Un gol in «zona Cesarini» si direbbe nel calcio, un gol che ha rotto la rete delle enormi illusioni che si era forgiata nel trascorrere di 52 giri, cioè da quando Reutemann aveva fatto scattare in piedi le tribune soffiando drasticamente il primo posto a Peterson che era partito con un avvio molto buono, mentre Regazzoni era partito tanto male.

E queste tribune erano andate in un crescendo rossiniano man mano che i giri passavano per arrivare negli ultimi con un esaltante sventolio di bandiere, cappelli e fazzoletti che davano un aspetto meraviglioso alle tribune. Ed allora la gente non si era più seduta, tutta raccolta nel seguire la bianca vettura dal nu-



Era scattato benissimo al via del «suo» Gran Premio. Carlos Reutemann, ed aveva tenuto la testa in mezzo al tripudio dei suoi connazionali, fino all'ultimo giro - beffa che gli ha tolto la vittoria

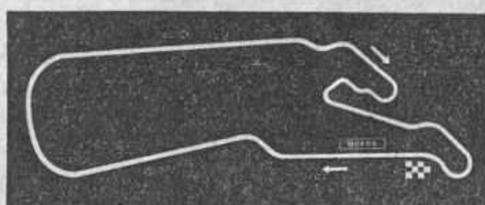
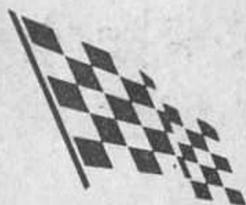
dalla pioggia esce per illuminare l'autodromo mentre un venticello soave solleva tutti quei pezzi di carta che dalle tribune gettavano profusamente nonostante le reiterate esortazioni per radio a non farlo per evitare che disturbassero macchine e corridori. Tace anche quel tamburo enorme della banda del reggimento, che aveva rallegrato la lunga attesa e che dava colpi cupi ad ogni passaggio di Reutemann segnalando a tutti il suo avvicinarsi al rettilineo come un tam-tam africano.

E bisogna qui pure dire che i brasiliani hanno rinfoderato i loro vessilli quando Fittipaldi ha dovuto cedere alle prime avvisaglie che la vettura non andava come voleva e si sono schierati dalla parte degli argentini in un osanna a Reutemann cioè hanno ricambiato di cuore quell'appoggio costante e forte che gli argentini dettero a Fittipaldi l'anno scorso quando questi andava verso il trionfo. E in fondo l'anno scorso, come stava accadendo quest'anno, il trionfo era sudamericano, cioè di casa.

E per finire, contenti gli italiani, accorsi numerosi per assistere alla gara, per incitare Merzario, sfortunato in partenza, nel testa coda e nel definitivo arresto del motore. Pochi, anzi assenti i cartelli che sempre avevamo visto in appoggio alla Ferrari, ma quest'anno invece il «cavallino rampante» premiava quell'unico minuscolo cartello che un tifoso ad oltranza inalberava prima timidamente, poi con modenese baldanza con lo scorrere dei giri e con il costante avvicinarsi di Lauda e Regazzoni ai primi.

Poi il mozzarsi della testa della colonna dava a loro quel secondo e terzo posto che la Ferrari si meritava dopo tanto tempo. A noi rimane in cuore quell'uggia nebbiosa importata dalla natia Bologna: se Regazzoni fosse partito meglio, forse...

Augusto C. Bonzi



G.P. ARGENTINA

Gran Premio d'Argentina, gara internazionale di velocità valida quale prima prova del campionato mondiale piloti 1974. Autodromo municipale di Buenos Aires, circuito n. 15 di 5.968 metri 53 giri pari a km 316,314. 13 gennaio 1974.

COSI' (IN 26) AL VIA

| | |
|---|---|
| CLAY REGAZZONI (Ferrari 312 B3) 1'50''96 | RONNIE PETERSON (Lotus-JPS) 1'50''78 |
| PETER REVSON (UOP-Shadow) 1'51''30 | EMERSON FITTIPALDI (Marlb.-Texaco-McLaren) 1'51''06 |
| CARLOS REUTEMANN (Brabham BT 44) 1'51''55 | JAMES HUNN (March 731) 1'51''52 |
| NIKI LAUDA (Ferrari 312 B3) 1'51''81 | JACKY ICKX (Lotus-JPS) 1'51''70 |
| DENIS HULME (Marlb.-Texaco-McLaren) 1'52''06 | MIKE HAILWOOD (McLaren-Yardley) 1'51''86 |
| JUDY SCHECKTER (Tyrrell) 1'52''47 | CARLOS PACE (Surtees TS 16) 1'52''20 |
| JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM-Motul) 1'53''19 | ARTURO MERZARIO (Iso-Marlboro) 1'53''14 |
| JEAN-PIERRE JARIER (UOP-Shadow) 1'53''66 | PATRICK DEPAILLER (Tyrrell) 1'53''27 |
| JOCHEN MASS (Surtees TS 16) 1'53''90 | GRAHAM HILL (Lola-Embassy) 1'53''90 |
| JOHN WATSON (Brabham-Hexagon) 1'54''39 | HOWDEN GANLEY (March) 1'54''21 |
| RICHARD ROBERTS (Brabham BT 42) 1'54''73 | HENRI PESCAROLO (BRM-Motul) 1'54''67 |
| FRANCOIS MIGAULT (BRM-Motul) 1'55''43 | JANS-JOACHIM STUCK (March) 1'55''49 |
| RIKKI VON OPEL (Ensign) (non partito) 1'57''86 | GUY EDWARDS (Lola-Embassy) 1'56''43 |

COSI' (IN 13) ALL'ARRIVO

1 Denis Hulme (Marlboro-Texaco-McLaren M23-Ford) che compie i 53 giri del circuito, pari a 316,314 km in 1'41'02"01, alla media di 191,664 kmh; 2 Lauda (Ferrari 312 B3) in 1'41'11"28; 3 Regazzoni (Ferrari 312 B3) in 1'41'22"42; 4 Hailwood (McLaren-Yardley M23) 1'41'33"80; 5 Beltoise (BRM-Motul) P 160) 1'41'53"85; 6 Depailler (Tyrrell-Ford) 1'42'04"49; 7 Reutemann (Brabham BT44) a 1 giro; 8 Ganley (March 741) a 1 giro; 9 Pescarolo (BRM-Motul) P 160) a 1 giro; 10 Fittipaldi (Marlboro-Texaco-McLaren M 23) a 1 giro; 11 Edwards (Lola-Embassy T 370) a 2 giri; 12 Watson (Brabham-Hexagon BT42) a 4 giri; 13 Peterson (John Player Special Lotus 72) a 5 giri.

I NUOVI PRIMATI

Sul giro: Clay Regazzoni, il 38. giro in 1'52"10, media 191,664 kmh, primato precedente del circuito n. 15: Reine Wisell (Lola T 280) 1'58"39, media 181,481 (1000 Km 1972).

Sulla distanza: Denis Hulme, alla media di 187,847 kmh. Non esistono primati precedenti, in quanto è la prima volta che il G.P. viene disputato su questo tracciato.

| I RITIRI | QUANDO | PERCHE' |
|-----------|----------|----------------------|
| Hill | 46. giro | rottura motore |
| Ickx | 36. giro | rottura cambio |
| Roberts | 36. giro | rottura motore |
| Stuck | 32. giro | avaria alla frizione |
| Migault | 32. giro | rottura motore |
| Scheckter | 24. giro | rottura motore |
| Pace | 21. giro | rottura motore |
| Merzario | 19. giro | rottura motore |
| Hunt | 11. giro | sospensione |
| Mass | 10. giro | rottura motore |
| Revson | 2. giro | danni per testa-coda |
| Jarier | 1. giro | urto con Revson |

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Regazzoni, Reutemann ●●●● - Hulme, Lauda, Hailwood, Peterson, Ickx, Pace ●●●● - Beltoise, Depailler, Scheckter, Pescarolo, Fittipaldi, Edwards, Watson, Stuck ●●● - Hill, Roberts, Migault ●●
Non classificabili Hunt, Mass, Merzario, Revson, Jarier

LA CLASSIFICA MONDIALE

● Hulme p. 9; ● Lauda 6; ● Regazzoni 4; ● Hailwood 3; ● Beltoise 2; ● Depailler 1

La prossima prova del mondiale piloti sarà il G.P. del Brasile, in programma a Interlagos il 27 gennaio

BUENOS AIRES - E' stata una vera ingiustizia. Un furto della sorte per il povero Carlos Reutemann, magnifico protagonista di questa gara inaugurale del Campionato del Mondo 1974, che proprio non se lo meritava di restar fermo sul circuito a poche centinaia di metri dalla linea d'arrivo. Una ingiustizia grossa così, di quelle che lasciano esterefatti per la loro enormità.

E' stata anche una gran bella giornata per la gente di casa nostra, per la Ferrari che ha ritrovato di colpo entusiasmi e credito, oltre che il risultato valido. E' stata una giornata utilissima al coriaceo Hulme, che sembra sempre sul punto di diventar nonno ma che chissà per qua-

Da **BAIRES**
la promessa

di un

campionato

certo

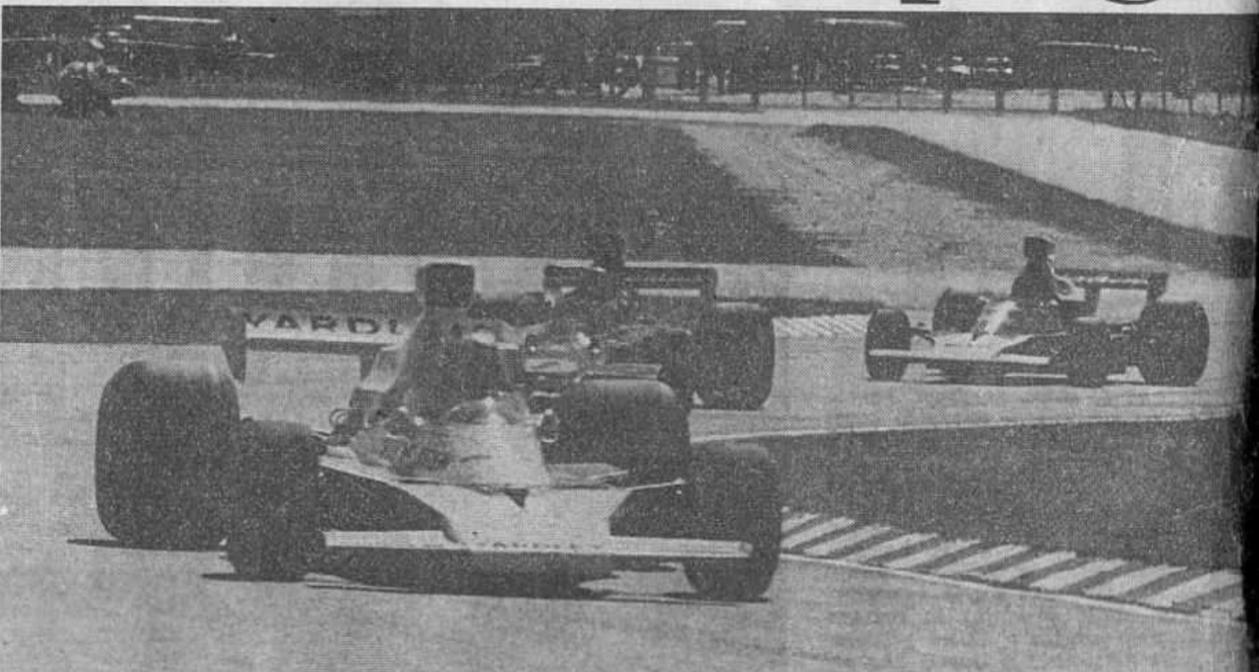
FANTASTICO

DALL'INVIATO

parte superiore, solo il condotto orizzontale, e lo abbiamo fotografato mentre era ancora soltanto un poco staccato. Pian piano quel pezzetto tubolare si staccava sempre più dalla parte verticale che doveva portare aria alle otto bocche dei cilindri del Cosworth. E' andato avanti, Reutemann, senza sapere cosa gli accadeva. Ha soltanto avvertito che il motore non rispondeva più come doveva.

Ha continuato a un ritmo che dobbiamo dire blando, rispetto a quello che aveva assunto all'inizio e che gli aveva dato tanto vantaggio. I giri passavano, la gente ormai sapeva che Reutemann vinceva, e se ne convinceva sempre più. Dalla attonita incredulità

PERON ripagato



Mike Hailwood ha portato ad un magnifico quarto posto la McLaren-Yardley lui affidata. Nella foto, lo vediamo precedere la Lotus-JPS di Ronnie Peterson e la McLaren (Texaco-Marlboro) di Fittipaldi

argentino finanzi

le magia lo si ritrova sempre nelle prime posizioni.

Ed è stata anche una giornata positiva per Giacomino Ickx che nella nuova squadra occuperà forse tra poco un posto di gran considerazione, per quel che ha fatto oggi.

E' stato soprattutto la gran giornata di Regazzoni, che insieme con Reutemann divide i voti per il premio «Blanc et Rouge» della combattività che va a lui per la preponderanza del voto del presidente della giuria.

Una giornata così non la si dimentica perché è stata l'anticipazione di quello che sarà il fantastico campionato 74.

Vediamo questa corsa stupefacente e sconcertante. Che Carlos Reutemann fosse forte non lo scoprite adesso. Che un giorno o l'altro egli debba finalmente vincere una gara, e magari più di una, è certo. Ebbene, la prima vittoria in

un Gran Premio Carlos Reutemann se l'era costruita in questa occasione, con una azione che ha lasciato «fermi» tutti gli altri, sbalorditi dalla sua autorità ed incapaci di seguirlo.

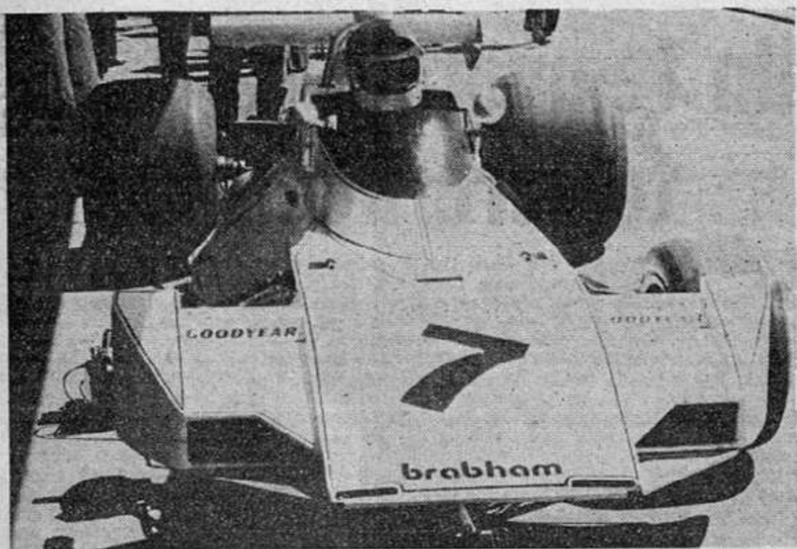
Se n'era andato con tanta forza che insieme con il delirante entusiasmo della folla argentina egli aveva saputo suscitare l'ammirazione di tutti quelli che stavano a guardare la corsa. Aveva lasciato tutti, aveva accumulato un vantaggio da capogiro per un Gran Premio di Formula Uno. Pensate: quasi mezzo minuto. Una cosa che non accadeva da tanto tempo!

Poi, dopo la metà corsa, chi osservava attentamente aveva modo di vedere che la sua macchina non era più perfetta. La parte più alta, il «periscopio» della presa d'aria dinamica per l'alimentazione, si era piegato in avanti. Solo la

lità mista all'entusiasmo passava, la folla immensa di Buenos Aires, alla consapevolezza che il suo «Lola» stava davvero ripetendo Fangio.

La folla, quando mancavano tre giri, si era eccitata al parossismo. E di colpo doveva smantellare il castello di gioia: dalla macchina di Reutemann che passava davanti alle tribune stracolme il rumore usciva assordato, brontolante.

Il guaio, grosso, era avvertito dalla gente prima ancora che dal pilota e dal suo box. Il margine di vantaggio diminuiva e Denis Hulme, che aveva continuato ad andare al suo passo veloce, senza attaccare più del lecito e solo contentandosi di controllare la possibile minaccia di Lauda, Denis Hulme si vedeva di colpo la Brabham bianca davanti alle ruote. E non credendo ai propri occhi infilava



La recentissima Brabham BT 44 si è dimostrata un'arma temibilissima nelle mani del forte Reutemann: saranno protagonisti di tutto rispetto

grande impresa, che accumulandosi a quella di Niki Lauda dice come a favorirla sia stato sì il suo coraggio e la sua classe, ma anche la macchina.

Ecco, siamo arrivati all'altra cosa bellissima che per noi italiani è stata consolante in questo Gran Premio di Argentina. Siamo arrivati alle prestazioni delle Ferrari.

Non vogliamo, sia ben chiaro, smorzare entusiasmi con le considerazioni che seguiranno. Vogliamo solo dire che le Ferrari nuove, che a Maranello si ostinano a chiamare B.3 mentre sono in sostanza delle B.4 tanto sono rinnovate, queste Ferrari sono tornate ad essere quelle di una vol-

Presto un motore più potente per le FERRARI

MARANELLO - « E non avevamo neppure il nuovo motore che stiamo finendo al banco » esordisce Enzo Ferrari, raggiunto per telefono dopo l'ottimo piazzamento argentino delle sue formula 1. « L'importante per noi era provare le macchine nel confronto diretto. Beh, mi sembra che le cose comincino a marciare meglio. Ciò ci darà la spinta per proseguire nel programma ». In effetti, la prova di Buenos Aires delle B3 è stata estremamente positiva, con Regazzoni e Lauda titolari anche dei migliori giri veloci in gara. L'ing. Forghieri, come è noto, non è andato in Argentina ma ha continuato il lavoro sperimentale.

proprio a suo agio al volante di questa macchina dalle caratteristiche talmente differenti da quelle delle Ferrari da cui è appena sceso.

Peterson acrobata per forza, accanitamente in difesa della posizione, ha dovuto cedere terreno per una gomma che gli si afflosciava. Si è fermato ma poi ha dovuto di nuovo perdere molto per un altro guaio. Non è quindi tra i primi, ma ciò non toglie che egli sia stato tra i migliori in assoluto.

Con lui Ickx. Il belga forse, adesso, sta rimpiangendo di aver lasciato la Ferrari, proprio nel momento in cui queste macchine riprendono quota. Ci ricorda Chris Amon, in questa scelta infelice. Solo

REUTEMANN: il governo

BUENOS AIRES - Il presidente Peron, che è arrivato circa a metà corsa all'autodromo per assistere al Gran Premio, ha deciso di assegnare a Carlos Reutemann una coppa speciale a ricordo della sua prestazione di oggi, ma quel che più conta ha anche deciso che Reutemann sia appoggiato totalmente dal governo argentino per il prossimo futuro, assicurandogli i finanziamenti che siano necessari, per far sì che Reutemann possa continuare la sua attività e puntare al successo



6 punti per Niki Lauda, autore di una gara intelligentissima e veloce con la seconda Ferrari B3 in corsa. Nella foto, lo vediamo precedere Fittipaldi, che non è stato all'altezza della sua fama

EL DEPORTE
NOBLEMENTE REALIZADO
ES LA MEJOR ESCUELA
PARA LA FORMACION
DEL CARACTER DE LOS
HOMBRES.

PERON

Una massima peronista nell'autodromo: « lo sport nobilmente realizzato è la miglior scuola per la formazione del carattere degli uomini »

erà le corse del nuovo idolo!

Reutemann e se ne andava verso una vittoria che non aveva prevista.

Dietro, il dramma continuava: Reutemann rallentava ancora di più, ed al penultimo passaggio davanti alle tribune era seguito a pochi metri da Lauda. Poi il dramma precipitava, e all'ingresso del misto, Reutemann si fermava definitivamente, senza aver nemmeno la soddisfazione di finire la corsa.

Arrivava al box distrutto dalla fatica, dopo una corsa a piedi tra i campi per evitare la gente che gli accalcava attorno a tentare di consolarlo. Non riusciva a parlare, non riusciva a mandar giù questa grossa, troppo grossa ingiustizia.

E lo comprendiamo.

Carlos Reutemann, gran protagonista di questa gara. Ma anche Clay Regazzoni, che dopo le prodezze in prova, so-

lo un pochino sminuite dalla prodezza finale di Peterson, stava in linea di partenza deciso a tentare la grossa avventura dello scatto veemente che lo avrebbe liberato dalla morsa di tutti. Invece, la sua partenza non è stata felicissima, diciamo mediocre, ed alla prima curva si è trovato nel gran bailamme provocato da una sbandata di Revson. Quella sbandata che è costata molto anche a Fittipaldi e Merzario, e che ha un poco falsato la corsa.

Così, Regazzoni ha dovuto lasciar passare molta gente prima di riprendere l'azione violenta. Col risultato che ha dovuto compiere poi una impresa eccezionale per rimontare le posizioni tra l'altro con gli ostacoli dei più lenti. Riportatosi infine tra i primi, ha avuto ragione anche dei forti, e così alla fine lo ritroviamo al terzo posto. Una

ta, quelle che riuscivano a vincere le corse.

E' passato tanto tempo, da allora, che la gente non se lo ricorda bene, ma è un tempo che è esistito.

Adesso non è proprio tornato del tutto, ma le macchine che la Ferrari ha mandato qui in Argentina sono forti, e se continueranno a migliorare come è lecito sperare, presto torneranno anche le vittorie.

Una sorpresa, abbiamo detto, anche se fino ad un certo punto. Noi le avevamo viste in azione al Paul Ricard, pur se per poco per la sfortunata uscita di strada di Regazzoni. Non si avevano termini di paragone per darne un giudizio. Adesso li abbiamo. Le Ferrari sono tornate ad essere forti e ciò sia di consolazione per chi vi ha lavorato attorno. Non fortissime, però, ed è per questo che vogliamo mettere in guardia contro entusiasmi

troppo superficiali. Il circuito veloce di Buenos Aires le favoriva, nel senso che esse potevano esprimere la potenza totale, e forse sul circuito di Interlagos e — peggio — su quello del Jarama, le loro qualità saranno meno sfruttabili.

Vi abbiamo detto di Reutemann e di Regazzoni. Dobbiamo dirvi anche di Lauda ovviamente, perché l'austriaco ha compiuto una gara molto intelligente, oltre che volitiva. Una gara brillantissima che lo ha visto costantemente appiccicato al gruppetto dei primi, poi prontissimo a sfruttare le debolezze o gli errori altrui e infine deciso ad attaccare.

Protagonisti della prima parte della gara sono stati anche gli uomini della Lotus. Peterson in testa per poco, pochissimo, e poi Ickx che gli è stato pari anche se non era

che lui innanzi tutto di gare ne ha già vinte, eppoi comunque la sua macchina di adesso gli deve permettere di far bellissima figura, sempre. Lui dice che gli occorre ancora un poco di tempo, per esprimersi al meglio.

Brabham, Ferrari, Marlboro-Texaco e Lotus, sono le macchine che hanno dominato questa gara. C'era però anche la Surtees, tra i primi e Carlos Pace è stato alle costole di Peterson e davanti a Lauda fino a che il motore ha retto. Quindi ecco che nelle previsioni della stagione non ci eravamo sbagliati, indicando come numerosissimo il plotoncino dei pretendenti alla successione di Stewart.

La quale successione di Ste-

Franco Lini

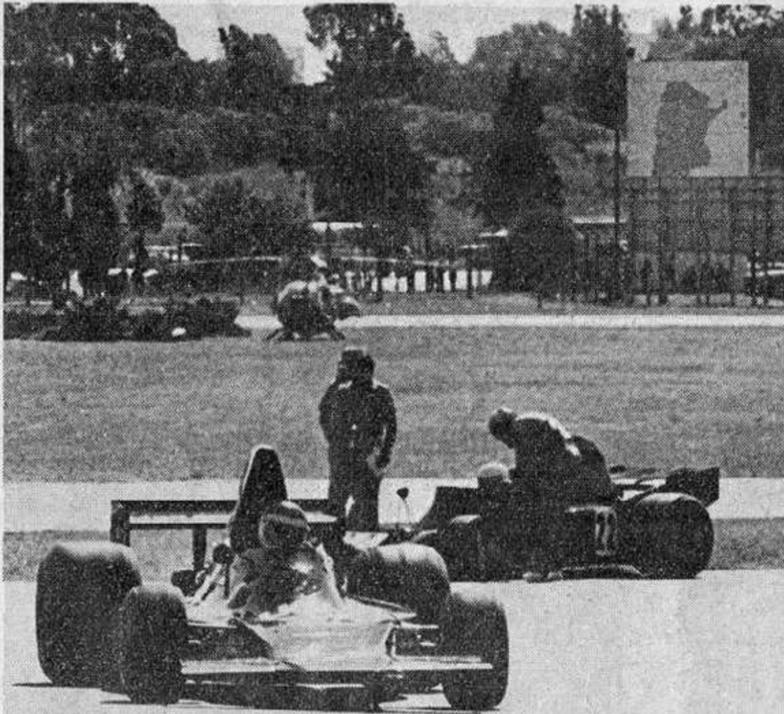
CONTINUA A PAGINA 22

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

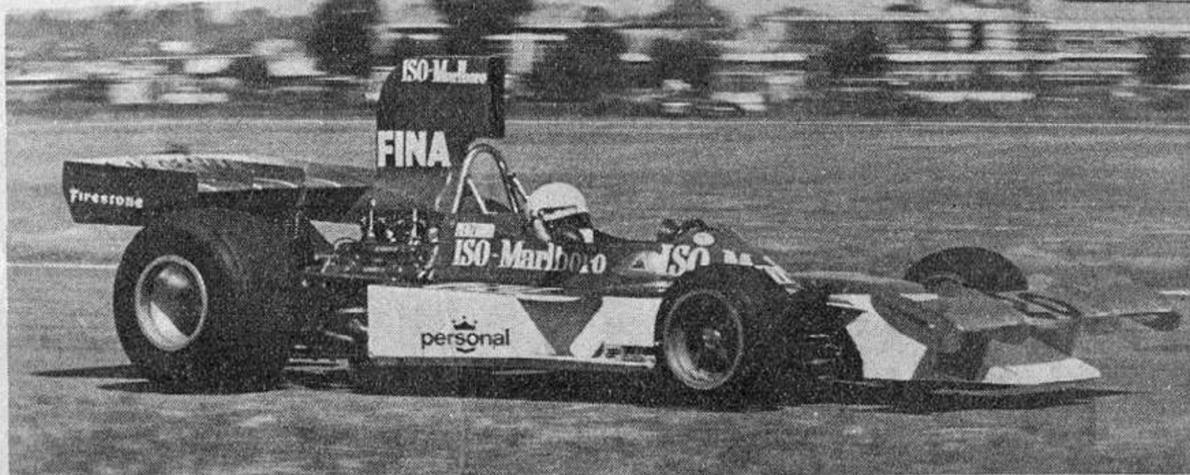
wart sarà dura anche per gli uomini della Tyrrell. Depailler giovane e quasi esordiente, ha fatto la sua corsa con molta intelligenza, puntando soprattutto a finire, e vi è riuscito bene. Scheckter acrobata e irruente deve subire, da parte di Ken Tyrrell, un trattamento energico di sgrossamento, che lo porti ad affinare le sue doti naturali che per ora restano allo stato selvaggio. Per le Tyrrell il ritorno ai primi posti sarà duro, penso, per un po' di tempo.

Le Marlboro-Texaco possono essere soddisfatte. Hulme ha vinto e Fittipaldi, nonostante la disavventura di un filo di candela che si è staccato, ha fatto una bella corsa, pur se con qualche irregolarità che non gli supponevamo. Non ha guidato pulitissimo come al solito, ma la sua posizione era infelice, dopo i guai dell'avvio. Certo che tra due settimane, a Interlagos, davanti alla sua gente, Fittipaldi si riscatterà totalmente.

Infine, dei grandi protago-



Jarier aveva la UOP-Shadow modello '73. Per di più, è uscito subito di gara per collisione. Sullo sfondo, la Ensign di Von Opel in avaria. Sotto, la Iso-Marlboro ha presentato questo alettone «tuttomuso». Per Merzario c'è stata prima una collisione poi la rottura del motore



COSÌ l'altalena dei GIRI

10. giro

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

20. giro

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

30. giro

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

40. giro

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

Migliori tempi in corsa alle due B. 3

| | |
|------------|---------|
| Regazzoni | 1'52"10 |
| Lauda | 1'52"44 |
| Reutemann | 1'52"89 |
| Hulme | 1'52"96 |
| Fittipaldi | 1'53"18 |
| Hailwood | 1'53"31 |
| Ganley | 1'53"63 |
| Beltoise | 1'53"57 |
| Ickx | 1'53"91 |
| Peterson | 1'54"01 |
| Pace | 1'54"07 |
| Depailler | 1'54"08 |
| Hunt | 1'54"30 |
| Scheckter | 1'54"85 |
| Merzario | 1'55"06 |
| Pescarolo | 1'55"33 |
| Hill | 1'55"63 |
| Mass | 1'55"83 |
| Migault | 1'56"51 |
| Stuck | 1'56"93 |
| Edwards | 1'57"08 |
| Robarts | 1'57"33 |
| Watson | 1'57"89 |
| Revson | 2'36"20 |

nisti di questa gara, ecco Mike Hailwood, che termina molto bene una gara che ha condotto molto bene. La sua prestazione è stata esemplare sul piano dello stile, e non ha nulla da rimproverarsi su quello dell'azione. E' un altro elemento da inserire nella complessa tessera di presentazione del campionato 1974.

Bene Arturo Merzario, anche se non ha potuto fare molto in questa corsa, ritardato dapprima e poi alle prese con una macchina squilibrata per la piegatura di uno spoiler anteriore. La rottura del motore lo ha fermato definitivamente, ma in fin dei conti dobbiamo dire che ha già fatto molto e che in futuro migliorerà ancora.

Poca infamia e poca lode per quelli che seguono. Ve ne parleremo un'altra volta.

f. l.

NEERPASCH per la BMW teme l'austerità...

BUENOS AIRES - Neerpasch è venuto a Buenos Aires per seguire la prima presa di contatto con la F. 1 del suo pupillo Stuck. Il manager tedesco soddisfatto perché anche Mass, la sua altra scoperta dei tempi della Ford è in corsa, ha detto che alla March sono nati dei problemi per adattare la vettura studiata per Jarier, alto un metro e settanta, al metro e novanta di Stuck. Facendo notare che Stuck saliva per la prima volta sulla vettura sulla pista argentina, Neerpasch ha detto che il futuro si presenta abbastanza preoccupante per il reparto competizioni BMW.

Infatti, accanto ai problemi sulla effettiva effettuazione delle gare è ora sorto quello dei finanziamenti. Perché la casa tedesca, in regime di austerità, non ha certo interesse a propagandare i suoi prodotti per le qualità velocistiche quanto per le doti di confort che evidentemente non legano molto con lo sport. La squadra BMW, comunque, se tutto andrà per il verso giusto, farà l'Europeo Turismo, con Stuck, Peterson, Ickx, Amon ed un quinto pilota ancora da designare. Neerpasch non sa a chi rivolgersi perché per guidare una turismo degli anni '70 occorre un alto grado di capacità.

Tramite Autosprint ha chiesto di potersi mettere in contatto con il nostro Serblin, perché pur non conoscendolo ha avuto dei positivi rapporti sulle qualità del Casco d'Argento. Per quanto riguarda i motori due litri, il «boss» della BMW ha anche aggiunto che prevede di prepararne per il 1974 almeno sessanta esemplari nuovi.

Un temporale ha fatto temere il rinvio

BUENOS AIRES - Alle 8 della mattina di domenica già praticamente tutte le tribune popolari sono occupate, vi sono frequenti liti per il possesso dei posti in quanto gli spettatori sono tutti stretti come sardelle e il movimento di uno porta ad un ondeggiare strano che rassomiglia al grano nei campi colpito dal vento. Ad ogni passaggio di nuclei della polizia o dei pompieri una fischiatina li saluta, il tutto condito da grida non traducibili. La mattina è fresca ed alle 11 sul circuito vi sono 26 gradi, il tutto mitigato da un venticello che sospinge nuvole a volte molto nere, il che darebbe ragione ai «bernacchiani» locali che prevedono pioggia verso sera.

L'orizzonte è oscuro e a 250 km da Buenos Aires piove già a dirotto. Si mormora negli ambienti corsaioli che la corsa sarebbe anticipata alle ore 13,30, cioè alle 17,30 ora italiana. Non sarebbe male perché il vento mantiene in calma l'alta temperatura e la pioggia potrebbe invece essere alquanto noiosa per i «kamikaze» dell'automobilismo che con tanto stoicismo attendono il lento passare delle ore prima della partenza della gara, stretti sulle tribune.

Nei box ferve la consueta attività

dei meccanici, abituale in tutte le parti del mondo e gli argentini seguono invece con un interesse spiccato perché vedono questo andirivieni indaffarato una sola volta all'anno. Molti i costruttori di F. 1 nazionale che guardano con occhi golosi le vetture cercando di scoprire segreti che i giornali pubblicano ampiamente in fotografie in tutto il mondo. Certamente la F. 1 è una «cattedra» di tecnica in fatto di creazioni e, mentre gli argentini continuano cercando di alleggerire i loro carrozzoni, è indubbio che possono imparare tanto da questo impeccabile circo di F. 1 internazionale.

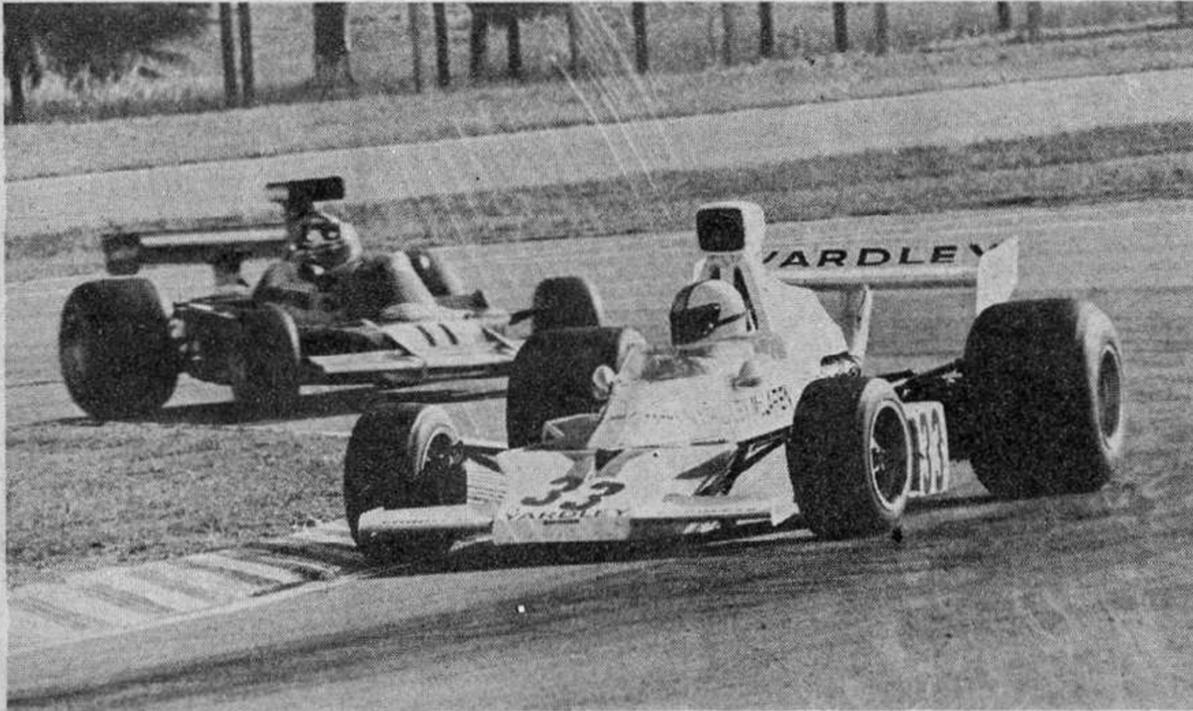
Non vi è molto da dire di colore, è indubbio che la coda dell'austerità europea comincia a lambire anche l'Argentina, i problemi tecnici elettrici hanno portato ad un oscuramento alquanto sensibile in questa capitale, cosa che dovrebbe essere risolta in pochi giorni e caso strano gli argentini sopportano con stoicismo questa riduzione. Inoltre, si parla già di ridurre o annullare la circolazione delle automobili per il centro di Buenos Aires, una delle poche città del mondo che non ha aree pedonali libere ed allo stesso tempo (questo duole agli argentini) un eventuale razionamento della benzina che è già allo studio. Nonostante l'Argentina abbia poderose risorse energetiche tocca anche a lei pensare un poco a stringere la cinghia, più per una misura di prevenzione che per una necessità reale.

Quindi sul circuito poca pubblicità, non vi sono i famosi enormi globi che svettavano verso il cielo facendo acrobazie sotto la spinta del vento, ma semplici cartelloni che questo vento va lentamente stracciando. La gente ne segue la distruzione. Si è intanto risolto il problema dei giornalisti. Ve neri scorso, per un problema, tre colleghi sono stati arrestati sul «misto» dalla polizia che senza tanti complimenti li ha buttati a sacco di patate sul cellulare.

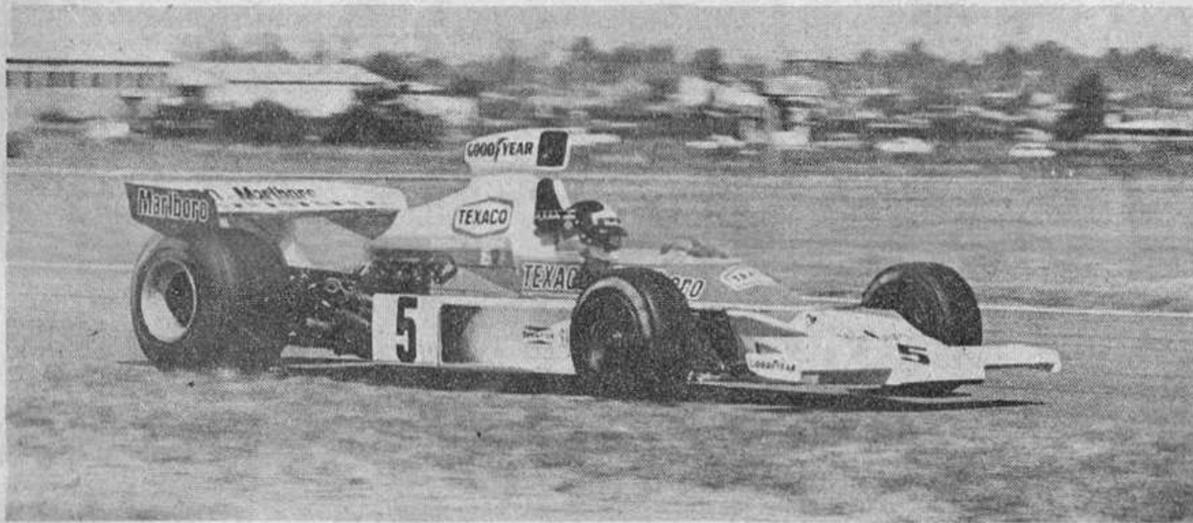
Erano tutti argentini, quindi non vi è stato «casus belli» internazionale, ma poi davanti alla minaccia di diserzione di tutti i giornalisti dalla pista sono stati rilasciati. Con l'intervento di Juan Manuel Fangio, che con la sua consueta bonomia conduce a buon fine situazioni antipatiche, così come portava al traguardo le sue vetture,



a. c. b.



Ecco, ai ferri corti, Hailwood e Regazzoni. In gara, lo svizzero ha perso tempo al primo giro per una collisione con Revson, poi è stato protagonista di una fantastica rimonta fino al terzo posto. Sotto. Emerson Fittipaldi con la sua nuova Marlboro Texaco. La macchina, una McLaren M23, è risultata estremamente competitiva ed affidabile anche se Emerson si è dovuto accontentare di un decimo posto



Al via, mentre Regazzoni fa slittare la frizione restando fermo per alcuni istanti. I più pronti sono Peterson, Fittipaldi, Hunt e Reutemann. Regazzoni ripresosi subito si intraversa in testa-coda alla prima curva, e per combinazione Revson — che è appaiato a lui — è egualmente in testa-coda per cui le due vetture si toccano e si bloccano in mezzo alla pista impedendo il passaggio ai sopraggiungenti Jarrier e Merzario.

Reutemann in testa al 3. giro

Dal mucchio formatosi ad avere la peggio sono proprio i due della Shadow che sono costretti immediatamente al ritiro, e Merzario che in seguito all'uscita riporta la rottura del musetto. In testa nel frattempo dopo che Hunt, inseritosi al comando, è andato lungo alla prima curva che immette sulla parte lenta del circuito, Peterson è il primo a passare sul traguardo seguito da Reutemann, Fittipaldi, Hailwood, Ickx, Hulme, Pace e Lauda.

Reutemann, per il quale gli argentini fanno un tifo a dir poco calcistico, forza i tempi ed al terzo giro passa al comando. Dietro al gruppetto di testa nel frattempo ci sono Beltoise, Mass, Depailler, Ganley, Pescarolo e Stuck. Schec-

ker e fermo dal secondo giro per noie al motore. Al quarto giro è la volta di Fittipaldi a rientrare ai boxes per farsi allacciare le cinture di sicurezza.

Mentre Reutemann aumenta l'andatura prendendo secondi su secondi di vantaggio ad ogni giro, arrivando all'ottavo ad avere un vantaggio di 14 secondi su Peterson, Lauda comincia la sua azione di risalita superando Pace che ad onor del vero però comincia ad avere i primi problemi con il motore. Al decimo giro Peterson con il cambio che comincia a fare le bizze deve lasciare la seconda posizione ad Hulme, mentre Ickx che ha preso confidenza con l'assetto della Lotus inizia ad aumentare il ritmo per vedere di mantenere il contatto con il pilota della McLaren, in sostituzione dello svedese. All'undicesimo giro tocca ad Hunt a rientrare ai boxes per il surriscaldamento del motore, mentre nel frattempo Regazzoni nelle retrovie sta dando fondo a tutta la sua grinta per riuscire a ricongiungersi ai primi.

Così mentre il tabellone dei giri più veloci continua a modificarsi sempre per merito di Clay, che al sedicesimo giro è già in decima posizione, in testa si assiste al retrocedere di Peterson che lascia il passo prima ad Ickx e poi a Lauda. Pertanto le prime sei

posizioni al ventesimo giro, mentre Pace rientra ai boxes con il motore rotto, come è già successo all'altra Surtees di Mass al sedicesimo giro, sono le seguenti: Reutemann con oltre venti secondi di vantaggio su Hulme, Ickx, Lauda, che precedono molto ravvicinati. In ordine poi ci sono Hailwood, Peterson, Beltoise, Ganley, Regazzoni, Depailler, Pescarolo, Stuck, Migault, Hill ed Edwards.

Dal ventesimo al trentesimo giro rimane tutto immutato fatta eccezione per il passaggio di Lauda in terza posizione, in conseguenza delle difficoltà con il cambio e con la frizione che sta provando la Lotus di Ickx. Regazzoni, nel frattempo arrivato in settima posizione e scorgendo in distanza la Lotus di Peterson sempre più in difficoltà, dà fondo alle possibilità sue e della Ferrari entusiasmando la folla che non sa più se agitarsi per Reutemann, ormai pago della posizione raggiunta e più attento a finire che a concedere exploits, o per lo svizzero.

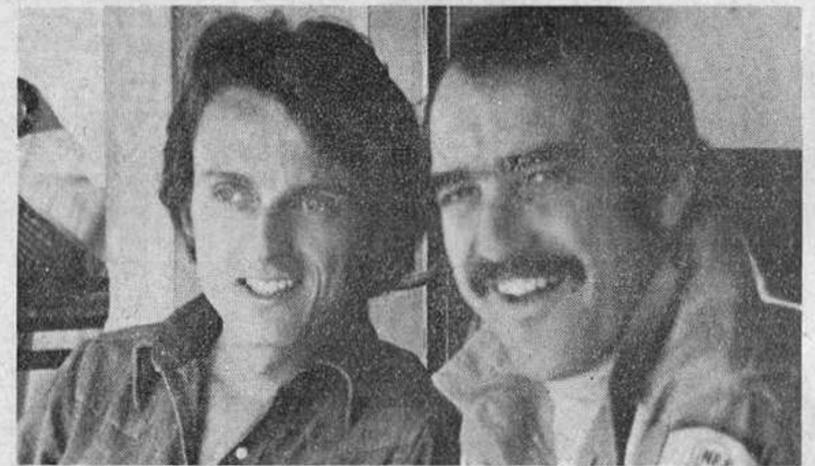
Ickx fora prima del ritiro

Al trentesimo giro Ickx si ferma per una gomma forata sul posteriore destro, tuttavia la sua ricomparsa in pista è solo platonica per le noie di cui abbiamo già detto. Tra il

REGAZZONI (e REVSON) si intraversano alla prima curva Merzario e Jarrier vanno dentro

...e fu subito «MUCCHIO»!

BUENOS AIRES - Dopo alcune incertezze dovute al tempo che si sta mettendo al brutto e che ha spinto i costruttori a riunirsi per decidere in un primo tempo di anticipare la partenza ed in seguito (dopo l'opposizione della BRM) a stabilire che in caso di pioggia violenta la gara sarebbe stata sospesa per essere ripresa al lunedì, sono ventiquattro le vetture che prendono il via alle 16,30 precise per capriccio meteorologico sotto il sole. Manca la Ensign di von Opel che ha giudicato la vettura non a posto sufficientemente per prendere parte alla gara.



Clay ha di che ridere, per la sua bella prestazione in Argentina, grazie anche all'azione di Luca di Montezemolo, super-direttore sportivo

trentaduesimo ed il trentaquattresimo giro Regazzoni completa il suo capolavoro raggiungendo prima Peterson e poi Hailwood. Giunto alle spalle di Lauda, Clay finalmente rallenta il ritmo anche se poi dirà che mano a mano che la vettura si svuotava della benzina diventava sempre più facile da guidare e che quindi avrebbe potuto continuare a migliorare i suoi tempi sul giro.

Lauda e Rega « tengono »

Per Regazzoni, come d'altronde per Lauda, infatti ai boxes Ferrari è stato messo il cartello «mantenere le posizioni», anche perché effettivamente sia Reutemann che Hulme sono pressoché imprevedibili. Così, dopo che al 41 giro anche Peterson si ferma finalmente al box per far vedere il cambio, la corsa sembra risolversi nel giusto e meritato trionfo per «Lole» Reutemann, che ad ogni giro vede aumentare il numero di braccia e di bandiere agitate in suo onore. La Brabham dell'argentino però a dieci giri dalla fine comincia al suo passaggio davanti al rettilineo delle tribune ad ostentare la presa aerodinamica del motore pericolosamente ondeggiante.

Mentre i giri ed i minuti si

fanno sempre più lunghi con il motore dell'argentino che rata e Hulme che intuito il successo possibile sta chiedendo alla McLaren tutte le sue risorse, la folla diventa improvvisamente muta quando a due giri dalla fine la bianca Brabham di Reutemann non passa sul traguardo, così tra lo stupore generale è Hulme a vincere il G.P. d'Argentina davanti alle due Ferrari, che forse se avessero avuto più coraggio con Regazzoni, lasciandolo andare alla caccia di Hulme, avrebbero potuto anche meritare molto di più di quanto il sorprendente e positivo piazzamento generale lascia intuire.

Tutto sommato comunque una giornata eccezionale per le nostre vetture che tornano così prepotentemente alla ribalta fra le vetture competitive, anche se per una Tyrrell con dei problemi (come in parte la Lotus) è arrivata una Brabham eccellente

Tito Zogli

● È stato aperto al traffico un altro tratto dalla «EUROPA 7», la super strada che, quando sarà finita, collegherà Roma a Perugia, Ravenna e Venezia per proseguire poi per Trieste e per l'Austria.

● È stato siglato un accordo fra la VOLVO e la MCB (Monark Crescent Boats) in base al quale il gruppo VOLVO PENTA rileverà in pieno l'attività della MCB per la produzione di motori marini.

Tanti «debutti» ma una sola «prima» tecnica

La brutta MARCH

BUENOS AIRES - A completare il panorama delle novità tecniche, che abbiamo già dato nei precedenti numeri di **AUTOSPRINT** resta la descrizione della nuova March, oltre alle piccole cose che sono normali come evoluzione corsa per corsa.

La March ha portato la sua nuova macchina che si può definire con la parola «brutta». Non è possibile dire se le nuove soluzioni tecniche siano migliori o peggiori di quelle del 1973, poiché i piloti sono essi stessi nuovi e debbono ovviamente adattarsi alla Formula uno. Pur se Ganley non è un pivellino.

L'estetica tradisce la fretta

Quel che si può dire dopo aver visto le macchine è che si ha l'impressione che i tecnici siano stati presi dalla fretta abbracciando un insieme abbastanza sgraziato. Esteticamente la macchina ha un muso voluminoso e tondeg-

giante dotato di un labbro sporgente in basso, che ricorda il «Silly Nose» della March modificata da Hesketh l'anno scorso.

La aerodinamica si è rivelata infelice sulla Ensign di von Opel, pur se apparentemente la macchina non è cambiata. Infatti lo spostamento dell'alettone secondo il nuovo regolamento è stato disastroso perché la forma generale della vettura era stata studiata per la soluzione primitiva. Adesso il corpo della macchina, invariato, continua a far andare il flusso d'aria nella stessa posizione, ma poiché l'alettone è avanzato esso non riceve più alcuna spinta e la macchina non gode perciò più

dei cassoni di lamiera sono stati fissati i due radiatori per il lubrificante, il che ha reso necessario l'uso di tubi molto lunghi che si aggrovigliano attorno al cambio e la trasmissione. Chi ha visto le fotografie dei primi aerei a doppia o tripla ala può farsi una idea dell'insieme.

I radiatori dell'acqua sono stati posti dietro l'abitacolo, lateralmente, in posizione inclinata in modo da ricevere il flusso d'aria e sono protetti da una grigliatura metallica contro la proiezione di sassi. Per quanto riguarda le sospensioni, esse sono le stesse del 1973 ma con differenti punti di attacco, così da variare la geometria.

La Iso di Merzario è praticamente la macchina dell'anno scorso sulla quale però sono state modificate le sospensioni per renderle adatte alle nuove dimensioni delle gomme. E' stato operato anche un affinamento della aerodinamica con esperimenti differenti.

della aderenza alle ruote posteriori che è necessaria.

Piccola innovazione alla Ferrari, con la adozione di un nuovo complesso della accensione elettronica Marelli, che adesso è in un gruppo unico molto compatto.

La Tyrrell teme il caldo

Tra le macchine conosciute nessuna novità. Lotus e BRM hanno mantenuto tutto, salvo naturalmente la posizione dell'alettone. La Tyrrell anche, pur se per questa gara e in funzione delle temperature elevate sono stati adottati dei condotti abbastanza voluminosi per raffreddare i freni.

f. l.

• Pare che il progetto della Rondel F. 1 all'atto pratico si tramuterà in una F. 5000, però corre voce che Schenken in questo campo s'impegno con la Trojan e non con la Rondel.

Le briglie sul casco per MERZARIO

Scanzonato come è Arturo **MERZARIO** (il pilota cui la Ferrari ha rinunciato (tanto per... non smentirsi, l'anno che lo ha visto diventare campione italiano assoluto) non perde mai il buon umore nonostante tutto. Lui ci teneva al suo cavallino sul casco e guardate come lo ha aggiornato, adesso che non fa più parte del team modenese: con tanto di coda avvilita in giù e briglie (del successo) al collo!

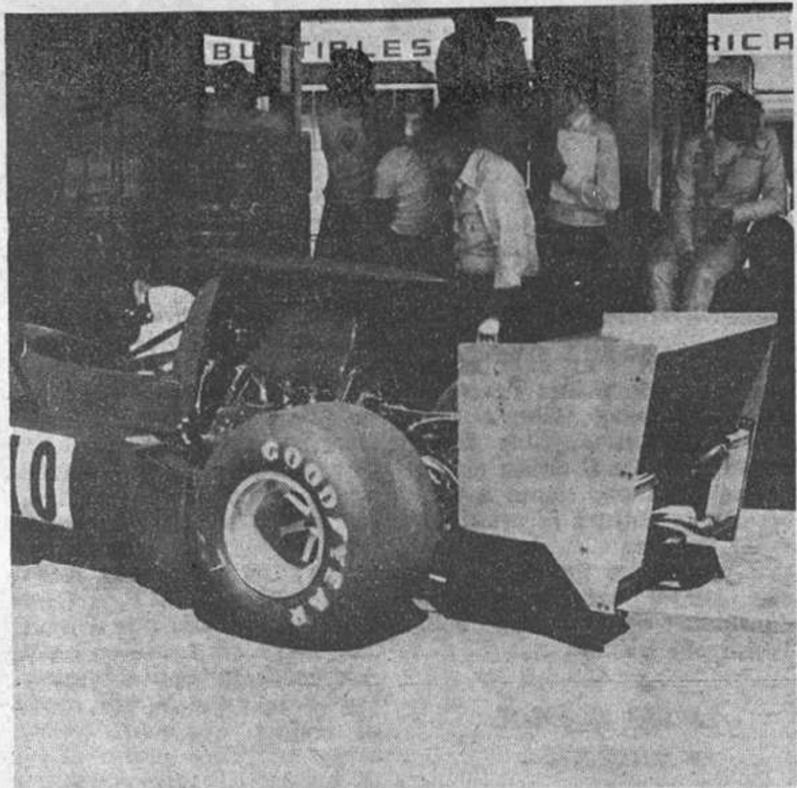
Il casco comunque è una novità anche per altre ragioni. Infatti esso segna l'inizio di una collaborazione fattiva tra il forte pilota comasco e la ditta torinese di accessori: Merzario correrà nel '74 con il Casco Stratos e parteciperà alla messa a punto di tutta una linea di accessori sportivi della casa.

Intensa è stata la fase di studio che ha visto collaborare la Vitaloni e la Bertone che ha disegnato lo styling. La forma è particolarmente aerodinamica, la visiera a scatto (scatta la sola in posizione alzata) è impossibile da perdere e quindi particolarmente sicura. Il materiale con cui è confezionata l'ar-



maturo è uno speciale tipo di policarbonato ultra resistente stampato monolitico, la finta pelle e le finizioni interne sono ignifughe.

Sempre insieme ad Arturo, Duilio Truffo neo padre del piccolo Oliviero, è in attesa ora di varare i suoi programmi '74; tra il resto è quasi certa la sua presenza a gare Euromarche 2000 sulla Abarth Osella 73 ex Arturo.



Unica vera novità a Buenos Aires, la 741 March era del tutto inattesa, tanto era nuova. La macchina, per essere al suo debutto, non si è comportata per nulla male nelle mani del pilota e collaudatore Ganley. Nella foto sopra, si notano i radiatori davanti alle ruote posteriori ed il «complesso» alettone di coda. A destra, una inquadratura della vettura dal davanti ne mette in evidenza la linea anteriore



MISANO indigesta per Brambilla

MISANO Si sono concluse prima del previsto le prove al Santamonica di Vittorio Brambilla, che reduce dal Paul Ricard aveva portato sulla pista dell'Adriatico la sua March F. 2 per proseguire nella serie dei tests degli aggiornamenti che saranno sfoggiati all'inizio di stagione. Qui a Misano si è principalmente studiata l'efficienza del nuovo motore BMW che il preparatore Schnitzer ha approntato per il prossimo campionato: Vittorio come è noto è abbastanza legato allo specialista di Freilassing, per il quale nella passata stagione corse proprio qui a Misano e in altre gare dell'europo F 2 e soprat-

tutto con la grossa turismo ottenendo sempre risultati lusinghieri. Questa volta però le prove non sono state portate a termine, per un incidente nel quale è incorso il monzese, nel quale la vettura ha riportato danni all'avantreno abbastanza gravi da non essere potuta riparare sul momento.

Le prove erano iniziate il lunedì: Brambilla era sceso in pista con la sua abituale March-Beta girando quasi ininterrottamente per almeno due ore, cercando con rare soste al box di sistemare meglio l'assetto generale della macchina, che montava le nuove Firestone recentemente provate al Ricard. Senza spingere particolarmente con il nuovo motore riusciva a spiccare un 1'17"4, tempo non eccellente che il monzese si riprometteva di ritoccare nella giornata seguente. Il martedì mattina viene trascorso smontando parti della vettura: tra l'altro viene monta-

ta una nuova frizione, più leggera che i due meccanici tedeschi hanno portato dalla Germania. Verso le 13 tutto è pronto per continuare le prove: la pista è in condizioni ottimali e in pochi giri Brambilla abbassa il suo tempo, portandolo a 1'17" netti. Ma ancora poche tornate e poi il guaio: nell'affrontare la curva che chiude il rettilineo del box la March punta dritta verso il guardrail, forse per un eccesso di confidenza da parte del pilota. Il contatto con il terreno e quindi il guardrail è inevitabile e chi ci rimette è il musetto che si accartoccia leggermente, assieme agli attacchi delle sospensioni anteriori. Niente da fare per i meccanici che non sono in grado di rimettere in sesto la monoposto: Vittorio dovrà tornarsene a malincuore a casa, ma pare certo che riprenderà queste prove al più presto.

Soltanto in chiusura delle prove la Ferrari ha perso la pool-position

D'un soffio Peterson più veloce di CLAY

BUENOS AIRES - Alla vigilia delle prove ufficiali, previste in due giornate, non c'è stata la sessione di prove libere che gli organizzatori avevano prevista per giovedì, poiché la associazione costruttori di Formula 1 si è opposta, pretendendo che tutti fossero sullo stesso piano, il che ha messo la Brabham in una certa condizione di favore in quanto Reutemann e Roberts avevano già provato per tre giorni, all'inizio di gennaio.

Tutti sono stati costretti quindi inizialmente a mettere a punto le macchine ed i piloti ad imparare il circuito, salvo quelli che avevano partecipato alla gara di durata di due anni fa.

Pertanto nella prima sessione, il venerdì mattina, davanti ad un pubblico insolitamente poco numeroso, sono stati in pochi alla ricerca del tempo. Le macchine sono uscite dai box alla spicciolata, dopo che la pista era stata ripulita dai residui lasciati dalle vetture turismo in prova. Inizialmente, molti i testa-coda nella parte mista, specie da parte dei « novellini » co-

pedito un buon rendimento dei motori, soprattutto nella sessione del mattino, nella quale i più veloci sono rimasti quasi due secondi al di sopra dei tempi del giorno prima. Nel pomeriggio, comunque, le cose sono un poco migliorate e verso la fine si è assistito alla consueta « guerra » per i migliori posti di partenza. Un poco di disappunto in casa Ferrari in quanto le speciali gomme a miscela tenera utilizzate per « fare il tempo » si sono rivelate poco buone, come hanno rilevato gli stessi uomini della Brabham.

Così, anche perché Revson aveva qualcosa che non andava proprio nel momento meno opportuno, sono stati gli uomini della JPS e della Marlboro-Texaco a fare scintille. Fittipaldi ed Hulme hanno fatto i loro tempi separatamente, mentre Ickx e Peterson sono stati mandati in pista assieme per poter controllare la differenza di potenza fra una macchina e l'altra, secondo Chapman, ma pensiamo soprattutto per trarre benefici da un'azione di scie che ha dato frutti notevoli.

Infatti, Peterson è riuscito, non

| PILOTA | VETTURA | VENERDI' | | SABATO | |
|--------------------|-----------------|----------|------------|---------|------------|
| | | MATTINO | POMERIGGIO | MATTINO | POMERIGGIO |
| Ronnie PETERSON | JPS-Lotus 72 | 1'54"25 | 1'52"28 | 1'54"17 | 1'50"78 |
| Clay REGAZZONI | Ferrari 312 B3 | 1'54"70 | 1'50"96 | 1'53"42 | 1'52"29 |
| E. FITTIPALDI | Marlboro-Texaco | 1'53"82 | 1'52"18 | 1'54"07 | 1'51"06 |
| Peter REYSON | UOP-Shadow | 2'00"64 | 1'51"30 | 1'54"60 | 1'52"13 |
| James HUNT | March 731 | 1'54"11 | 1'52"70 | 1'54"55 | 1'51"52 |
| Carlos REUTEMANN | Brabham BT 44 | 1'54"71 | 1'51"55 | 1'53"69 | 1'54"21 |
| Jacky ICKX | JPS-Lotus 72 | 1'54"84 | 1'53"64 | 1'55"22 | 1'51"70 |
| Niki LAUDA | Ferrari 312 B3 | 1'54"41 | 1'51"82 | 1'53"50 | 1'51"81 |
| Mike HAILWOOD | McLaren-Yardley | 1'54"68 | 1'51"86 | 1'55"17 | 1'52"09 |
| Denis HULME | Marlboro-Texaco | 1'55"31 | 1'52"38 | 1'54"27 | 1'52"06 |
| Carlos PACE | Surtees TS 16 | 1'58"72 | 1'52"20 | 1'54"78 | 1'54"17 |
| Jody SCHECKTER | Tyrrell | 1'54"83 | 1'52"87 | 1'55"83 | 1'52"47 |
| Arturo MERZARIO | Iso-Marlboro | 1'56"23 | — | — | 1'53"14 |
| J. P. BELTOISE | BRM P 160 | 1'55"30 | 1'53"84 | 1'54"29 | 1'53"18 |
| Patrick DEPAILLER | Tyrrell | 1'57"86 | 1'54"69 | 1'55"80 | 1'53"27 |
| Jean-Pierre JARIER | UOP-Shadow | 1'56"76 | 1'56"08 | 1'55"82 | 1'53"66 |
| Graham HILL | Lola-Embassy | 1'58"77 | 1'57"02 | 1'58"69 | 1'53"90 |
| Jochen MASS | Surtees TS 16 | 1'58"24 | 1'54"63 | 1'54"27 | 1'53"90 |
| Howden GANLEY | March 741 | 1'58"46 | 1'54"58 | 1'58"12 | 1'54"21 |
| John WATSON | Hexagon-Brabham | — | 1'54"85 | 1'55"30 | 1'54"39 |
| Henri PESCAROLO | BRM P 160 | 2'00"22 | 1'54"88 | 1'56"48 | 1'54"67 |
| Richard ROBERTS | Brabham BT 42 | 1'59"48 | 1'55"98 | 2'01"17 | 1'54"73 |
| Hans-Joachim STUCK | March 731 | 2'28"30 | 1'58"26 | 1'57"73 | 1'55"19 |
| Francois MIGAULT | BRM P 160 | 1'59"12 | 1'57"74 | 1'58"96 | 1'55"43 |
| Guy EDWARDS | Lola-Embassy | 2'01"87 | 1'57"81 | 1'59"73 | 1'56"43 |
| Rikki VON OPEL | Ensign | 3'07"65 | 1'59"59 | 1'59"65 | 1'57"86 |

E' finita in guardina l'invasione brasiliana

BUENOS AIRES - Caldo non dico feroce ma quasi, il sabato, ma per domenica si anticipava un leggero ribasso di temperatura e pioggia verso sera, perciò ci si preoccupava nei box anche per le gomme. Una giornata splendida in ogni modo, con le tribune che si andavano riempiendo anche tre ore prima delle prove.

Picchiato lo stewart di un Boeing 707

Buenos Aires si è riempita di brasiliani, che avranno una tribuna speciale, molti charter di compagnie aeree dei due Paesi ne hanno trasportati circa 10.000 e vi sono state anche manifestazioni antipatiche come quella a bordo di un Boeing 707 di Aerolineas Argentinas con 108 brasiliani a bordo. Inferociti per aver atteso oltre due ore un aereo che li doveva portare in connessione con l'aereo argentino, appena a bordo hanno cominciato una gazzarra penosa, insultando le hostess e picchiando il capo stewart. Il comandante dell'aereo ha chiesto aiuto all'aeroporto di Buenos Aires e quando l'apparecchio è atterrato la polizia ha circondato l'aeronave tipo caccia ai sequestratori e ha arrestato 26 persone.

L'interno della macchina era veramente penoso per le distruzioni, ma poi la polizia e le autorità argentine, in nome delle buone relazioni fra argentini e brasiliani hanno rilasciato i prigionieri dopo una relativa lavata di testa. In

ogni modo i connazionali di Fittipaldi si notano per la forma di vestire, loro tutti con i capelli e occhiali alla Emerson, il sesso debole cercando di imitare l'atteggiamento di Maria Helena. Molti sono venuti in automobile da Rio, San Paolo, Brasilia e si fanno notare per le accelerate a « bruciapertoni », che fanno trasalire i pochi pedoni che si arrischiano per le strade sotto il sole cocente.

Non tutta l'organizzazione è perfetta quest'anno. Per avere i tesserini di libero ingresso all'auto-dromo è stato necessario arrivare a litigare con impiegati dell'automobil club argentino i quali si sono dimostrati molte volte estremamente maleducati, questo però non coinvolge gli argentini

Tornate VERDI le monoposto degli inglesi

Il panorama visivo Formula Uno è notevolmente cambiato. Oltre ai nuovi colori della McLaren del team Marlboro-Texaco, si registra un deciso ritorno delle macchine inglesi al colore verde nazionale. Una sorpresa, davvero, perché pareva che gli inglesi avessero completamente dimenticato la tradizione.

Verdi e di un tono piuttosto smorto sono le BRM che così appaiono decisamente brutte. Verdi un pochino più brillante sono le March, e verde brillante rimane la Ensign di von Opel. Solo che a conti fatti la collaborazione verde non è da attribuire a improvviso ritorno degli inglesi a sentimenti nazionalistici, ma semplicemente al fatto che non avendo trovato sponsors BRM e March sono diventate « virtuose » per forza.

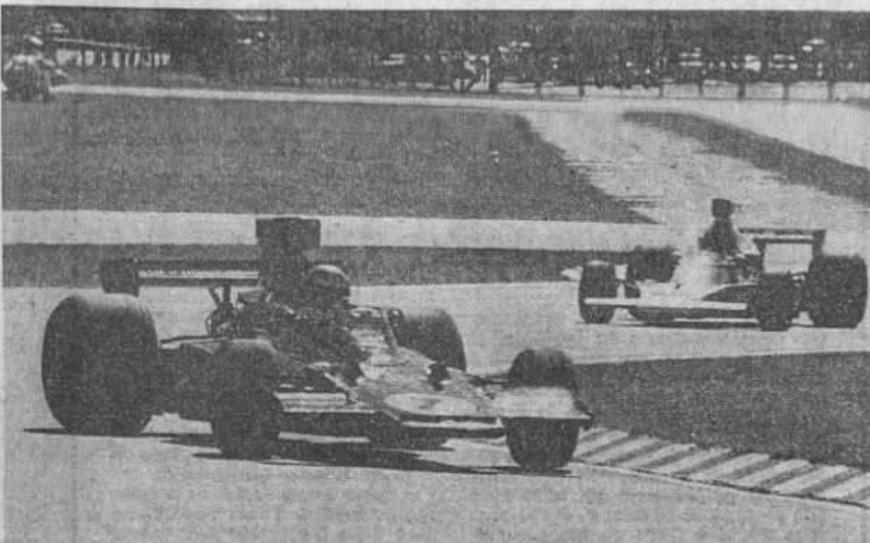
che sono sempre gentili e simpatici con gli stranieri. La mancanza di organizzazione in ogni modo, verso i giornalisti si è fatta sentire molto perché il perditempo è stato grande e le sbattute di porte in faccia varie e pesanti.

I soliti « buchi » al cronometro

Ma davanti all'alluvione di richieste il personale non era preparato, anche perché sono entrati in ballo fattori come la richiesta da parte del canale ufficiale di TV di 144 entrate per giornalisti che certamente non andranno tutti agli operatori del canale, anche se questo vorrà effettuare una trasmissione senza precedenti. Il problema è stato risolto alla « buona de Dios » con la preparazione di tesserini fatti a mano e non è detto che durante la notte qualcuno non ne abbia fatta una tiratura massiccia.

Nella conferenza stampa tenuta nei giorni scorsi per illustrare ai giornalisti tutta l'organizzazione, si è parlato profusamente delle IBM e fotofinish che dovranno far sì che i tempi siano comunicati subito per poter effettuare trasmissioni regolari a coloro che lottano contro l'orologio, ma poi alle prime prove di venerdì c'è stato il primo « buco », perché ben poco ha funzionato e i tempi sono stati dati dopo mezzanotte, quando tutti o quasi dormivano tranquilli.

a. c. b.



All'entrata del « misto », vediamo Peterson, come al solito funambolico, seguito dalla Marlboro-Texaco-McLaren di Hulme, il vincitore

me Roberts, Von Opel e Stuck. Un certo disagio l'hanno subito accusato quelli con gomme Firestone, poiché le gomme nuove erano rimaste bloccate in dogana e così hanno dovuto utilizzare quelle che avevano.

In questa prima sessione, Regazzoni ha potuto girare poco perché il suo motore accusava perdite di colpi ai bassi regimi. Le regolazioni successive hanno migliorato la situazione, anche se non hanno del tutto eliminato il fenomeno.

Nella seconda sessione si è cominciato a vedere qualcosa, anche perché ormai la conoscenza della pista e le regolazioni erano abbastanza avanti. Non hanno potuto far molto né Jarier con la Shadow vecchio tipo; per la rottura del motore, né Depailler, che accusava forti indolenzimenti dovuti alla lunga immobilità causata dall'incidente motociclistico di mesi orsono, né Merzario, che per un'incrinatura del radiatore del cambio ha dovuto subire il blocco della trasmissione, perdendo la giornata.

Dopo un'ora di prove in questo secondo turno, Regazzoni otteneva il suo magnifico 1'50"96, alla media di 193,633 kmh, seguito da Revson e Reutemann. Per i tre citati piloti, questa sessione risulterà essere la più veloce.

Il sabato, l'alta temperatura ha im-

ostante le non perfette condizioni della pista, a ritoccare il limite di Regazzoni conquistando la prima posizione al via, mentre Ickx ha potuto migliorare la sua posizione non ostante il suo motore prendesse circa 500 giri di meno nelle marce alte. Da segnalare che Stuck ha rotto il cambio e che Reutemann è stato quasi sempre fermo per la rottura del distributore d'iniezione.

Le due Surtees hanno avuto perdite di colpi agli alti regimi, mentre la Brabham di Watson era mal regolata nelle sospensioni posteriori. Sulla UOP-Shadow di Revson, è stata poi scoperta una perdita di benzina da uno dei serbatoi.

In totale, sono stati compiuti moltissimi giri di qualificazione, nell'arco delle quattro sessioni. Il « record » va a Fittipaldi, con 96 giri, seguito da Hill con 93, Depailler con 82, Hulme con 81, Peterson con 79, Hunt con 76, Lauda ed Edwards con 74, Hailwood con 73, Scheckter e Ickx con 72, Watson con 70, Pescarolo con 68, Roberts con 67, Ganley con 63, Revson con 56, Regazzoni e Beltoise con 54, Mass con 52, Migault e Von Opel con 49, Merzario con 45, Pace con 43, Jarier con 42, Reutemann con 40 e Stuck con 27 giri soltanto.

BRASILIA anticipa per il '75 l'accoppiata «mondiale»

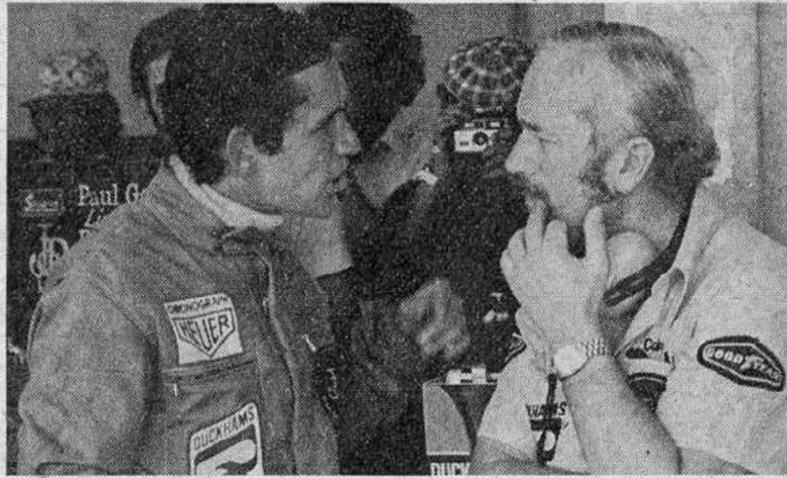
● Gli organizzatori della gara di Brasilia, che dovrebbe aver luogo la domenica successiva al G.P. del Brasile pare abbiano raccolto un buon numero di adesioni: una dozzina di macchine, con due Brabham, due March, due BRM, due Surtees, una Marlboro-Texaco per Fittipaldi e la Iso di Merzario. Non è stata confermata la presenza di una Tyrrell e si sta trattando per una Ferrari, che sarebbe affidata a Regazzoni. La seconda Ferrari infatti deve rientrare subito dopo il G.P. del Brasile per continuare

determinati esperimenti già programmati da tempo.

La serie di gare sudamericane del 1974 sarà perciò di tre corse.

● Secondo quanto afferma Emerson Fittipaldi, l'anno venturo il Brasile avrà due prove per il campionato mondiale piloti, una a Interlagos e una a Brasilia.

Pare che la CSI sia d'accordo, e che la gara di Brasilia dei primi di febbraio sia stata organizzata proprio come corsa «sperimentale», secondo le regole in vigore.



Al box JPS, Ickx a colloquio con Chapman in uno dei rari momenti in cui il boss gli ha dato retta. In corsa, Jacky ha avuto noie al cambio

Si parla di alcool a BAIRES

● La settimana dopo il Gran Premio a Buenos Aires sono iniziate le attese riunioni della commissione sportiva internazionale (CSI), che si occuperà soprattutto dei problemi sollevati dalla crisi energetica, ma anche di altri problemi. A rappresentare l'Italia sono venuti il conte Lurani ed il segretario Saliti.

● La Shadow è entrata a fare parte dell'associazione costruttori di Formula 1, associazione che attualmente conta dieci membri.

ICKX snobbato da CHAPMAN

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BUENOS AIRES - Jackie Ickx, nonostante le evidenti professioni di umiltà che tiene nei confronti di Chapman, non è sfuggito alla regola aurea dell'indifferenza da parte del costruttore inglese. Infatti come già lo scorso anno nelle prime corse nei confronti di Peterson ora tocca al belga la «via crucis» di rientrare ai boxes e di vedere Chapman girarsi dall'altra parte in attesa di vedere spuntare sul rettilineo lo svedese.

Naturalmente Ickx aveva già messo in conto nel suo piano di riscossa anche questi bocconi amari, e perciò riesce a dissimulare sotto un chiaramente sforzato sor-

accettare una situazione come quella dello scorso anno. Ora spero assieme a lui che il momento felice dell'Argentina prosegua fino a fine anno».

Nel commentare la Lotus, invece Ickx è stato più sarcastico: «Assomiglia ad una Citroen 2 CV», ha detto, «con quel rollio trasversale che ti impedisce sempre di sapere quale è il limite di tenuta. Certamente per poter arrivare al livello di prestazioni di Peterson dovrò fare un sacco di allenamenti perché con il telaio Ferrari queste sensazioni non le avevo mai provate. Inoltre c'è anche il problema del motore Cosworth, infatti con questo propulsore bisogna stare attentissimi a cambiare al

● Regazzoni appare completamente «cotto» dal sole argentino, del quale ad onore del vero non ha fatto certo risparmio, alternando nei giorni precedenti la corsa le sue presenze in piscina con quelle al campo di tennis dell'albergo. Comunque a fare di Clay un carbone non è stato solo il sole, ma anche un grasso abbronzante di effetto potentissimo, che i contadini svizzeri adoperano per mungere le vacche.

● Peterson, anche se la sua Barbro fa di tutto per controllarlo, non riesce a minimizzare i suoi problemi di linea. Infatti «baby face» in costume ha messo in mostra un abbondante pannello adiposo attorno ai fianchi. Prudentemente negli spuntini consumati in compagnia di Chapman, però mangiava solo abbondanti insalate.

● Fangio si aggirava come un segugio all'interno dei garages per osservare se al suolo vi fossero chiodi o pezzetti di ferro, in grado di forare i pneumatici. Infatti secondo l'ex campione del mondo, molte forature non avvengono sulla pista bensì molto prima. Tyrrell comunque lo ha rassicurato suggerendogli di far applicare nel regolamento la norma che da molti anni già vige nella sua squadra. Cioè i piloti dopo il primo giro sono obbligati a rientrare ai boxes per poter permettere ai meccanici di controllare lo stato dei pneumatici.

● Il nuovo corso Ferrari, ha visto Montezemolo recarsi a Londra per prendere accordi con la Goodyear in modo da poter effettuare per tutto il 1974 delle prove preliminari su tutte le piste dove si svolgeranno le gare del campionato. I tecnici inglesi oltre a dichiararsi entusiasti di questo programma, hanno anche detto che erano meravigliati perché fino ad oggi la Ferrari non avesse loro rivolto questa richiesta.

● Merzario avrebbe davvero intenzione di costruire assieme ad Osella una F.2 per il 1974, che dovrebbe anche essere il preludio per una F.1 Merzario per l'anno successivo. Oltre a ciò, Arturo starebbe programmando anche alcune corse con la BMW nelle turiste, e con la Porsche nella G.T.

t. z.

17 mila litri AGIP per la FERRARI

● Per i nemici delle corse, arroccati in questo momento sul bastione della «crisi energetica» siamo riusciti a trovare il piano di consumi che la Ferrari ha presentato al suo nuovo sponsor petrolifero, l'AGIP. Per prove e corsa di due monoposto di F. 1 la Ferrari ha chiesto all'Ente petrolifero di Stato i seguenti quantitativi: Argentina 974 litri, Brasile 1361, Sud Africa 1762, Spagna 1140, Belgio 785, Monaco 864, Svezia 1014, Olanda 817, Francia 868, Inghilterra 964, Germania 951, Austria 911, Canada 870, USA 992. Per l'unica Sport si richiede: Castellet 850, Nurburgring 827, Zeltweg 950, Watkins Glen 979: totale 17.879

● Sarà stata coincidenza, ma le Ferrari risorte e molto forti hanno inaugurato qui la nuova scritta pubblicitaria, quella gialla e nera dell'AGIP, col famoso cane a sei zampe. Le scritte AGIP sono apparse anche sulle tute dei piloti.

«BASI» italiane per monoposto inglesi

MILANO - Nonostante il momento non sia particolarmente favorevole per l'automobilismo in generale, al posto di un certo assenteismo in diversi settori si sta vivendo una frenetica corsa all'accaparramento di monoposto inglesi. O meglio, di concessionarie addirittura, per importare questa o quella marca, un po' come Trivellato sta facendo con la March. Da tempo eravamo al corrente di progetti da parte di uno staff napoletano, composto dai «vesuvini» Cusani e Nappi che a tutti i costi volevano importare l'intera produzione Lola. Si sarebbe trattato di un affare in grande, con uno stanziamento di diverse centinaia di milioni per gli impianti: poi tutto è andato in fumo e alla LOLA (o almeno alla produzione di tela F. Ford) pare molto interessato YVES TRAVERSA (che già si è fatto un nome come titolare della Tanarauto nel settore delle Escort Mexico) il quale dovrebbe essere tornato dall'Inghilterra appunto con questa novità. Ma ce ne sono ben altre: è probabile che anche la GRD avrà la sua base in Italia, con le sue monoposto ora curate da Dick Scammell (ex braccio destro di Chapman alla Lotus ai tempi di Clark) e con le vetture sport. L'importatore in questo caso dovrebbe essere il torinese MONZEGGIO, che farebbe correre almeno due macchine ufficiali, una con un pilota inglese di grande nome imposto appunto dalla GRD, mentre il secondo dovrebbe essere un pilota nostrano.

VITALONI mantiene il trofeo AUTOCROSS nel '74

TORINO - Anche nel 1974, e cioè per il terzo anno consecutivo la ditta Vitaloni patrocinerà l'ormai noto trofeo di autocross denominato appunto Vitaloni-Yazaky. Da sottolineare come anche in questo momento difficile, la ditta torinese non demorda sul fronte delle «sponsorizzazioni», il che tra l'altro dimostra la sua fiducia nello sport automobilistico in genere e nell'autocross in particolare.

Intanto, in attesa della nuova stagione agonistica, la Vitaloni ha comunicato le classifiche definitive del Trofeo 1973 che vedono fra i vincitori di classe anche Amilcare Ballestrieri. E sono:

PROTOTIPI: 1. Alberto Montagna, punti 55; 2. Ferrari, 37; 3. Buratti, 33; 4. R. Vicario, 22; 5. Zannini, 16.

VETTURE DI SERIE
Classe fino a 700 cc: 1. Luigi Ferreri, punti 55; 2. Deila, 39; 3. Ferrero, 38; 4. Abrate, 35; 5. Scanavino, 26.

Classe da 700 a 1000 cc: 1. Giuseppe Fissore, punti 51; 2. Turco, 49; 3. G. Carena, 43; 4. Ghivarello, 26; 5. Ciravegna, 21.

Classe da 1000 a 1300 cc: 1. Roberto Crismani, punti 51; 2. Tortone, 49; 3.

Marengo, 20; 4. Ferrando, 19; 5. Trucco, 11.

Classe da 1300 a 1600 cc: 1. Amilcare Ballestrieri, punti 59; 2. Borra, 55; 3. Luchino, 19; 4. De Stefano, 11; 5. Tony, 11.

Classe oltre 1600 cc: 1. Cesare Amerio, punti 51; 2. Boccardo, 49; 3. Borriero, 24; 4. Crismani, 18; 5. Fasan, 13.

● Sono passati tre anni dalla tragica scomparsa di Ignazio Giunti in quel tristissimo 10 gennaio del '71 sull'infuocato percorso della 1000 Km. di Buenos Aires. Il ricordo di Ignazio è vivissimo nel cuore degli amici e dei suoi ammiratori. Nella Cappella della Scuola Materna della Parrocchia di Santa Caterina, eretta a ricordo dei Caduti dell'automobilismo, Don Sergio Mantovani ha celebrato una Messa in Suffragio, rivolgendosi poi dall'altare ai presenti per ricordare chi ha lasciato esempio di virtù, di coraggio, di fraternità.



● EMERSON FITTIPALDI ha trascorso i suoi giorni di permanenza in Argentina sotto il costante «occhio vigile» della scorta di quattro robusti poliziotti in borghese, esperti nell'uso delle armi del karate. Evidentemente, la psicosi del rapimento che aveva già scongiurato Stewart dallo scendere a Buenos Aires ha contagiato gli organizzatori argentini, anche perché per gli estremisti locali un «boccone» come il campione sarebbe stato senz'altro pregiato. (Nella foto: un poliziotto armato accanto anche al ferrarista in autodromo).

riso l'innegabile disagio. D'altronde, che Ickx abbia scelto per il 1974 la via della diplomazia è evidenziato anche dalle dichiarazioni con cui ha accolto dopo il primo giorno di prove l'exploit che accreditava alla Ferrari di Clay Regazzoni il miglior tempo:

«A Modena hanno fatto un bel lavoro», diceva Ickx, «e ne sono sinceramente contento. Evidentemente si vede che c'era proprio bisogno di cambiare tutto, macchine, piloti e tecnici. Vorrei fare le mie congratulazioni all'ing. Ferrari perché so che per un uomo come lui, che ha dedicato tutta la sua vita alle corse, è difficile poter

numero di giri esatto, mentre con il dodici cilindri italiano al pilota rimaneva la possibilità di avere un po' di margine».

A confermare le ritrovate qualità del telaio Ferrari, Regazzoni diceva che sul curvone principale della pista di Buenos Aires ad oltre 270 all'ora aveva anche il tempo di controllare gli strumenti. Lauda pur essendo del parere di Clay per quanto riguarda i miglioramenti di tenuta della monoposto di Maranello ha invece detto che a certe velocità lui preferisce ancora limitarsi a guardare la strada.



ANKARA - Nel rally «Kocaeli», disputatosi la scorsa settimana in Turchia, e vinto da una Porsche 911 di un equipaggio locale, si sono messi in luce due Fiat 124 «Murat» che sono giunte al secondo e quarto posto assoluto, risultando prima e seconda nella loro categoria. Il Rally, disputatosi per oltre 1000 km fra le montagne dell'Anatolia, e reso particolarmente severo dalle condizioni atmosferiche sfavorevoli, con pioggia e fango, ha visto all'arrivo solo sette vetture. Le Fiat «Murat» vengono prodotte in Turchia nello stabilimento di Tofas di Bursa. Nella foto, una delle «Murat» parte per la seconda tappa del Rally

Anche a PUKEKOHE il più veloce McRAE costretto al ritiro (stavolta per l'alettone)

GETHIN in testa

Così (in 17) al via

| | |
|--|---|
| Graham McRae McRae GM2 1'01'6 | Peter Gethin Chevron B 24 1'02'1 |
| David Oxtan Begg FM 5 1'02'5 | John McCormack Elfin MR 5 1'02'5 |
| Teddy Pilette Chevron B 24 1'02'7 | Graeme Lawrence Lola T 332 1'02'8 |
| Max Stewart Lola T 330 1'02'9 | Johnnie Walker Lola T 330 1'03'1 |
| Warwick Brown Lola T 332 1'03'8 | Allan McCully Begg FM 4 1'04'0 |
| Ken Smith March 732 1'04'5 | Kevin Bartlett (non partito) Lola T 330 1'04'8 |
| Garry Pederson McLaren M 18 1'05'7 | Robbie Booth Begg FM 4 1'05'8 |
| Reg Cook Lola T 330 1'06'2 | Dexter Dunlop McRae GM 1 1'07'9 |
| Baron Robertson Elfin MR 5 1'08'0 | |

SPECIALI PER AUTOSPRINT

PUKEKOHE - Pur non avendo vinto neppure a Levin la settimana scorsa la prima prova della Tasman Cup, Graham McRae ancora questa volta doveva lasciare subito il comando al velocissimo Gethin, che per primo si immetteva subito dopo la partenza nella veloce curva Champoin. Ciononostante McRae non perdeva molto tempo a riprendersi la prima posizione e al quarto giro superava il suo avversario, guadagnando poi nel giro di altri 15 giri un vantaggio di circa 18". Gethin manteneva saldamente il secondo posto, non avendo un motore abbastanza potente da potere insidiare McRae, ma davanti a McCormack, Pilette e Oxtan che lottavano per la terza posizione.

A metà gara McRae aveva già doppiato tutti tranne tre macchine (Pilette si era fermato ai boxes con una gomma anteriore afflosciata), ma al trentaduesimo giro era costretto lui stesso ad entrare ai box con il supporto dell'alettone fuori uso. Piuttosto che strappare l'alettone e continuare senza (cosa abbastanza pericolosa) e visto che non era possibile ripararlo, McRae decideva di abbandonare la gara lasciando il primo posto a Gethin: gli rimaneva solamente il giro più veloce compiuto in 1'61"6, 173,6 kmh.

Quando Gethin prendeva il comando le posizioni vedevano nell'ordine McCormack, Oxtan e Brown: la Chevron dell'inglese continuava a girare regolarmente tra 1'04" e 1'05"5 sempre con 16" di vantaggio rispetto a McCormack che aveva cambiata una gomma anteriore nell'ultima parte della gara. Oxtan invece, sempre mantenuto a distanza da McCormack riusciva a

terminare la gara quasi senz'olio, mentre Gethin tagliava vittoriosamente il traguardo relegando il suo compagno di squadra Pilette al quarto posto, dopo che il belga era risalito molto bene dall'undicesima posizione.

Fra i ritirati in ordine di tempo, primo è stato il vincitore di Levin, Johnnie Walker, già fermo al secondo giro con una ruota anteriore fuori uso, poi McCully che aveva accusato subito noie alle candele e dopo aver perso quattro giri in partenza era costretto al ritiro nel corso

GARA A PUKEKOHE - Gara internazionale di velocità in circuito vavevole quale seconda prova della Tasman Cup - Pukekohe (Nuova Zelanda) 12 gennaio 1974

LA CLASSIFICA

1. Peter Gethin (Chevron B 24) 58 giri in 1'02'29"2, media 156,82 kmh; 2. McCormack (Elfin MR5) 1'02'40"; 3. Oxtan (Begg FM 5) 1'02'40"4; 4. Pilette (Chevron B 24) a 1 giro; 5. Stewart (Lola T 330) a 1 giro; 6. Brown (Lola T 332) a 1 giro; 7. Walker (Lola T 330) a 1 giro; 8. Smith (March 732) a 2 giri; 9. Cook (Lola T 330) a 3 giri; 10. Booth (Begg FM4) a 7 giri; 11. Robertson (Elfin MR 5) a 7 giri; 12. Pederson (McLaren M 18) a 10 giri.

Giro più veloce: McRae (McRae GM 2) 1'01"6 media 173,6 kmh.

Classifica della Tasman Cup (dopo due prove)

Gethin p. 12; Walker 9; McCully 6; Stewart 6; McCormack 6; Oxtan 4; Pilette 3; Brown 2; Smith 2.

del settimo giro. Fra gli altri ritiri quello di Lawrence, fermatosi al 22. giro ai boxes e poi ritiratosi due giri dopo e Brown al 53. con la pressione del carburante a zero.

Questo risultato ha lasciato aperto a tutti il campionato che si svolge in Tasmania, con Gethin che è diventato ora l'uomo da battere, poiché conosce veramente bene i circuiti veloci e ha tre punti più di Walker, mentre il favorito McRae non ha ancora accumulato un punto.

J. Van Loon

La Commissione PRETI al lavoro con serie intenzioni

Pronte in pochi mesi le regole unificate per gli autodromi?

ROMA - Al Ministero dei Trasporti, preliminare riunione della Commissione Preti per la sicurezza negli Autodromi. Assente per impegni di governo il ministro Preti (che qualche mese fa si era reso promotore di questa iniziativa, chiedendone specifica e sollecita autorizzazione al Presidente del Consiglio Rumor), si è riunito per la prima volta un gruppo di lavoro interministeriale sotto la presidenza del sottosegretario Masciadri. Unico assente, il rappresentante del dicastero dell'industria, che però ha confermato la sua presenza ai prossimi appuntamenti, il primo dei quali è fissato all'inizio di febbraio.

C'erano funzionari dei Trasporti (l'ingegnere ALBERTI e l'ingegnere STRAMPELLI, quest'ultimo fu colui che nel '55 chiese l'abolizione delle corse in Italia all'indomani della tragedia di Le Mans), del Turismo, degli Interni, dell'ACI-CSAI e della Federmoto. Non figurano in questo gruppo i rappresentanti dei Lavori Pubblici, giacché tale Ministero non avrebbe alcuna competenza in materia di sicurezza nei circuiti chiusi o privati che siano.

Qualcuno fa però notare che l'assenza è da mettere in relazione con l'orientamento del Ministro Preti di avocare al suo dicastero tutta la legislazione e tutti gli strumenti che si riferiscono specificamente alla circolazione e al traffico, anche in analogia con quanto avviene all'estero dove sono preposti appunto i Ministeri dei Trasporti. Nella CEMT, la

conferenza europea dei Ministri dei Trasporti, si decide infatti la normativa della circolazione e dell'automobile sicura.

Nella preliminare riunione, l'onorevole Cornelio Masciadri, socialista, torinese, presidente di un istituto tecnico, ha voluto subito precisare che la commissione si chiama Gruppo di Lavoro, per istituire formalmente il quale non necessita un apposito decreto del Presidente del Consiglio. Non cambierà nulla nella sostanza dell'iniziativa, che è rivolta ad acquisire in via prioritaria tutti quegli elementi utili a definire meglio il problema della sicurezza delle competizioni motoristiche negli autodromi. In particolare alla CSAI ed alla FMI sono state chieste specifiche relazioni tecniche in materia, che andranno così ad integrare il quadro delle cognizioni acquisite dagli esperti interministeriali.

L'on. Masciadri ci ha confermato l'intendimento del Gruppo di Lavoro, in ossequio alle direttive del Ministro Preti, di ascoltare di volta in volta i rappresentanti di categorie direttamente impegnate nello sport del motore e comunque interessate ai problemi della sicurezza (costruttori, progettisti e gestori di circuiti, commissari tecnici, piloti, medici sportivi, scuderie, fabbricanti di pneumatici).

Si vuole accertare la pericolosità dei circuiti così come sono concepiti oggi e si vuole pervenire ad una normativa che riduca al minimo i rischi ed incidenti, imputabili esclusivamente alle

strutture ed infrastrutture di un autodromo in rapporto all'incolumità dei piloti e degli spettatori. Entro breve termine, questione di mesi, il Gruppo di Lavoro metterà a punto una bozza di testo unico, un insieme di articoli che formeranno un disegno di legge. Sarà l'on. Preti a portarlo, per l'imprimatur, in Consiglio dei Ministri e sarà lui il relatore nella discussione in Parlamento.

I. C.

Per due ruote sull'erba Bartlett un mese all'ospedale

PUKEKOHE - I partecipanti a questa seconda prova della Tasman Cup sono stati praticamente gli stessi di Levin, con l'aggiunta di Dexter al posto di Neil Doyle (ritiratosi evidentemente per mancanza di denaro), poi ancora Gary Pederson e Frank Radisich quest'ultimo troppo lento in prova per essere qualificato, al volante di una March 722, vettura ex F.2 con motore Repco e piccoli radiatori laterali. Graham McRae risultava quasi subito il dominatore con un incredibile tempo di 1'01"6, spiccato nella prima delle quattro ses-

sioni di prova, seguito da Gethin con 1'62"1 e da Pilette con 1'62"7. Entrambe le Chevron montavano la nuove Firestone tipo F.1 arrivate appositamente con un volo dall'Inghilterra.

Le prove erano interrotte dall'uscita di strada di Kevin Bartlett sulla veloce curva d'uscita dei box: il pilota stava marciando velocissimo quando con due ruote sull'erba perdeva il controllo della vettura, usciva dal nastro d'asfalto e picchiava contro il guardrail, distruggendo la sua Lola. Bartlett veniva ricoverato in ospedale con

varie fratture, alla gamba, al ginocchio e ne avrà per lo meno per un mese.

Anche McCormack e Walker sembravano molto veloci e soprattutto il primo risultava il più veloce nell'ultima sessione di prove: McRae nel frattempo presentava un nuovo serbatoio dell'olio sulla sua vettura, Gethin aveva cambiato le sospensioni, modificandole dalle precedenti, Brown era passato dalle Goodyear alle Firestone ottenendo tempi decisamente migliori.

Di fronte a questo documento il TRIBUNALE d'APPELLO ha riconfermato a IMPERIA I. BALLESTRIERI: così il TROFEO RALLIES NAZIONALI va a PELGANTA e alla LANCIA

Questa foto vale un titolo!

ROMA. GIACOMO PELGANTA e la LANCIA FULVIA 1600 sono i vincitori del Trofeo dei Rallies Nazionali, deciso, dopo venticinque gare a calendario, da una sentenza (abbastanza scontata) del Tribunale Nazionale d'Appello che ha riammesso in classifica Amilcare Ballestrieri, vincitore della gara di chiusura di Imperia, relegando in quella stessa gara Pietro Polese al secondo posto. Vediamo di riassumere in breve i fatti peraltro abbastanza noti soprattutto per gli inevitabili strascichi polemici che seguirono la gara ligure.

Dunque nello scorso novembre Pelganta (Lancia) e Polese (Renault) si presentarono, appaiati in classifica, all'ultima gara ancora da disputarsi: il Rally delle Valli Imperiesi. In base al punteggio del primo gruppo di rallies conclusosi a metà stagione, a Pelganta era sufficiente che Polese non vincessero la corsa per essere matematicamente sicuro di essere il successore di Arturo Marzatico nell'albo d'oro del T.R.N.; al contrario a Polese era assolutamente indispensabile terminare al primo posto.

Di fronte a questa situazione il reparto corse Lancia decise (come già fatto in altre gare precedenti) di mandare due vetture per Ballestrieri e Pregliasco a contrastare il passo all'alfiere dell'Alpine.

Purtroppo per Polese, proprio Ballestrieri terminò la corsa al primo posto e con largo margine tanto che tutto sembrò concludersi secondo le previsioni della vigilia.

Ma a questo punto ci fu un colpo di scena perché Polese (come suo diritto) presentò un reclamo contro i supporti fermacristallo montati non molto ortodossamente dalla Lancia prima classificata. Il reclamo venne preso in esame dai commissari tecnici e sportivi e venne accolto non ritenendo attendibili le giustificazioni del clan HF che sosteneva che gli stessi erano già montati prima delle verifiche e che pertanto (in



Questa è la fotografia reperita dalla Lancia dopo l'appello lanciato — tramite AUTOSPRINT — all'indomani della squalifica di Imperia. In questa immagine si possono vedere chiaramente le cinque staffette (oggetto del reclamo finale) già montate all'atto delle verifiche, cui si riferisce la fotografia, in più si può notare nel fondo ① il commissario tecnico Filippi che ha già esaminato la vettura e in primo piano il commissario Segatore ② che sta completando gli ultimi controlli. Dietro a questi Sodano sta per consegnare la tabella all'avv. Stochino, commissario sportivo, seduto al tavolo e coperto da alcuni tifosi che hanno invaso il recinto delle verifiche nonostante i divieti

base al regolamento) dovevano venire contestati prima della gara.

Ballestrieri venne allora tolto dalla classifica e Polese diventò doppiamente vincitore, sia della gara che del Trofeo.

Certi delle loro ragioni, quelli della Lancia ricorsero comunque in appello sperando nel frattempo di riuscire a trovare una fotografia delle verifiche pre-gara in cui fosse chiaramente documentato che i supporti in questione erano già montati.

L'annuncio allora pubblicato su AUTOSPRINT «alla Lancia cercano una fotografia...» ha avuto un seguito (e il do-

cumento lo pubblichiamo a lato) pertanto al giudice sportivo non è restato altro da fare che rimettere in classifica Ballestrieri trasferendo il titolo tricolore dalle mani di Polese a quelle di Pelganta.

Restano a questo punto da fare due considerazioni: la prima riguarda il pilota veneto uscito alla fine come grande sconfitto, mentre soprattutto suo è stato il merito di aver vivacizzato dall'inizio alla fine questo campionato evitando di lasciarlo in balia della supremazia della Lancia, e quindi anche valorizzarlo. Polese insomma questo Trofeo non lo ha vinto, ma è giusto sottolineare che in fondo non lo ha nemmeno perso e di questo debbono ricordarsene anche i suoi sportivissimi sponsor della Turbosol che con tanto merito hanno contribuito a far sì che il duello Lancia-Alpine continuasse veramente sino in fondo.

La seconda considerazione riguarda invece Nick Bianchi, il «D.S. Lancia de i nazionali» che più di tutti ha sofferto per il reclamo di Imperia. Già più volte criticato (a torto spesso) per alcune sue scelte riguardo a giochi di squadra,

è stato poi messo sulla croce dai commissari tecnici e sportivi di Imperia che sostenendo la tesi che sulla Fulvia di Ballestrieri non erano montati i supporti già in sede di verifiche ante-gara ne avevano bollato l'operato come D.S. mostrandolo agli occhi dell'opinione pubblica per lo meno con la qualifica di «ingenuo».

Al contrario la fotografia oltre a fruttare alla Lancia un ennesimo titolo, ha confermato che quanto sostenuto da Bianchi (e non assolutamente creduto) era vero in tutto e per tutto. Una soddisfazione morale, questa, importante per il popolare «Nick» più di qualsiasi rinnovo di contratto di lavoro alla Lancia.

● In un incidente automobilistico sono deceduti due piloti italiani residenti in Etiopia, Romano Ott e Giangi Valentini, freschi vincitori del Rally degli Altipiani Etiopici disputatosi non più di un mese fa. Più precisamente il primo era stato il vincitore assoluto, mentre Valentini aveva ottenuto il primo posto di categoria: la loro auto si è schiantata contro un grosso automezzo a circa 240 km da Addis Abeba.

Sono per la benzina

I piloti da rally studiano i «regionali»

TORINO - Nonostante la difficile situazione e soprattutto nella speranza di una rapida schiarita si susseguono le attività invernali a livello organizzativo. La neonata APR che ha preso vita in occasione del Rally di San Remo (Paganelli presidente) si sta dando piuttosto da fare.

Una prima riunione a dicembre aveva puntualizzato la posizione dell'Associazione Piloti Rally e le eventuali possibilità di entrare nell'ANCAI come ente indipendente con la massima libertà di azione. Si erano anche discussi, insieme a molti giovani piloti e rappresentanti di Scuderie piemontesi,

MUNARI prova a Chamonix

TORINO - Il reparto corse della Lancia si è trasferito sulle nevi di Chamonix per delle prove (con Munari alla guida) sia della Stratos G. 4 senza turbo che delle Fulvia HF.

Prove comparative queste sia in vista del Rally di Svezia (sempre che questo venga disputato) sia della 24 ore sul ghiaccio che si correrà proprio a Chamonix il prossimo 17 febbraio.

Lo staff Lancia alloggerà all'Hotel Du Parc fino a giovedì 17, ultimo giorno di prove riservato agli altri piloti della Casa italiana, e cioè Andruet, Ballestrieri e Pregliasco, che raggiungeranno la località alpina nel pomeriggio di mercoledì 16.

Con la pubblicazione della sentenza del Tribunale d'appello accanto riportata relativa al Rally di Imperia, che ha dato il Trofeo dei Rallies Nazionali a Pelganta, si è completato il quadro dei vincitori dei Campionati, Coppe e Trofei italiani per la stagione scorsa. Uno solo dei titoli in palio non è stato assegnato, ed è la Coppa CSAI per la classe 3000 della categoria Sport, nella quale nessuno ha raggiunto il numero minimo di gare effettuate, mentre gli altri Trofei o Coppe non assegnate sono quelle non assegnabili perché conquistate da piloti che hanno vinto i rispettivi titoli di Campione. E' il caso di Buonapace (Sport 1300), di Artina (GT 1300), di Amighini (Turismo 1000) di Maiga (questi secondo conduttore nei Rallies Internazionali).

Completo così il carnet dei CAMPIONI d'ITALIA '73

Campionato italiano assoluto: **ARTURO MERZARIO**
 Campionato italiano Formula 3: **CARLO GIORGIO**
 Campionato italiano vetture Sport: **STEFANO BUONAPACE**
 Campionato italiano Gran Turismo Speciale: **SILVIO ARTINA**
 Campionato italiano Turismo Speciale: **RINO AMIGHINI**
 Campionato italiano della Montagna: **MAURO NESTI**
 Campionato italiano rallies internazionali: **AMILCARE BALLESTRERI** e **SILVIO MAIGA**
 Coppa CSAI Sport classe 1000: **GIANCARLO GAGLIARDI**
 Coppa CSAI Sport classe 1600: **GIOVANNI MORELLI**
 Coppa CSAI Sport classe 2000: «**POOKY**»
 Coppa CSAI Sport classe 3000: **NON ASSEGNATA**
 Coppa CSAI GTS classe 1000: «**POKER**»
 Coppa CSAI GTS classe 1600: **GIOVANNI SCHON**
 Coppa CSAI GTS classe 2000: **EMILIO PALEARI**
 Coppa CSAI GTS oltre 2000: **GIOVANNI BORRI**
 Coppa CSAI Turismo classe 500: **ROLANDO CIARDI**
 Coppa CSAI Turismo classe 600: «**PIERO**»
 Coppa CSAI Turismo classe 700: «**YORK**»
 Coppa CSAI Turismo classe 850: **SAMUELE VALERIO**
 Coppa CSAI Turismo classe 1150: **GIANCARLO GALMOZZI**
 Coppa CSAI Turismo classe 1300: **AMERIGO BIGLIAZZI**
 Coppa CSAI Turismo classe 1600: **RICCIARDO RICCI**
 Coppa CSAI Turismo classe 2000: **MARTINO FINOTTO**
 Coppa CSAI Turismo oltre 2000: «**TATOG**»
 Coppa CSAI velocità femminile: **LELLA LOMBARDI**
 Coppa CSAI Rallies Internazionali gruppo 1: **SALVATORE BRAI**
 Coppa CSAI Rallies Internazionali gruppo 3: **MAURIZIO AMBROGETTI** e **ATTILIO TORRIANI**
 Coppa CSAI Rallies Internazionali femminile: **DONATELLA TOMINZ** e **GABRIELLA MAMOLO**
 Trofeo Nazionale della Formula 850: **MAURIZIO VERRELLI**
 Trofeo Nazionale della Formula Italia: **GIANCARLO MARTINI**
 Trofeo Nazionale Formula Ford: «**LUCAS**»
 Coppa CSAI Formula Monza: **ALDO CAVALLINI**
 Trofeo Nazionale della Montagna Turismo: **LUIGI PIACENTINI**
 Trofeo Nazionale della Montagna GTS: **ROSARIO PEZZELLA**
 Trofeo Nazionale della Montagna Sport: **GANFRANCO BOERIS**
 Trofeo Nazionale Rallies Internazionali costruttori: **FIAT**
 Trofeo Internazionale Rallies Internazionali conduttori: **SANDRO MUNARI** e **MARIO MANNUCCI**
 Trofeo Rallies Nazionali: **GIACOMO PELGANTA**
 Coppa CSAI Rallies Nazionali gruppo 1: **LEONARDO PITTONI**
 Coppa CSAI Rallies Nazionali gruppo 3: **ROBERTO BORETTO**
 Coppa CSAI Rallies Nazionali esordienti: **FERNANDO MONTALDO**
 Coppa CSAI Rallies Nazionali femminile: **SERENA PITTONI**
 Trofeo Nazionale della Regolarità: **PIERO PERTUSIO**
 Trofeo Nazionale della Regolarità femminile: **LUIGINA IMERITO**

tesi, vari problemi rallistici: la complessità del TRN (Trofeo Rally Nazionali) ad esempio che comporta troppe gare e di conseguenza spese elevate. Ne era scaturita la proposta dei giri e campionati regionali e internazionali. Del resto questo sembra essere anche l'orientamento dello stesso ing. Rogano.

Era stato anche affrontato il delicato problema dei punteggi trovando criticabile la soluzione dei punteggi variabili (14 gare a coefficiente 5, 10 gare e coefficiente 3, 5 gare a coefficiente 1) che pur migliorando assai le cose impongono sempre un elevato numero di gare e a chi voglia puntare seriamente al campionato. E anche se si vogliono fare solo le gare a coefficiente 5 sono 14 e cioè sempre molte.

L'Associazione Piloti Rally poi si è nuovamente riunita alla sede dell'ACI Torino l'11 gennaio, presenti tra gli altri Boretto, come rappresentante della Scuderia Tre Gazzelle, Gianoglio e Glorioso Scuderia dei Rododendri, Stirano della Scuderia Veltro, Peano della Torino Corse, Cosentino della Nord-Ovest, e molti altri. Si è analizzato il grave momento creato dalla crisi petrolifera, si è però affermata la volontà di varare programmi a sostegno delle corse d'auto che sono uno sport di massa, uno sport di giovani che tra l'altro imparano proprio praticando questo sport a lottare contro le difficoltà non solo di guida.

E' stato anche deciso di promuovere un Campionato Regionale o Zonale in Piemonte: la proposta di coinvolgere la Liguria sia pure appetibile sul pia-

no sportivo è stata scartata in quanto si creerebbe di nuovo un problema di super numero di gare, infatti in Piemonte vi sono in calendario ben tredici gare, due internazionali (il 999' è però in predicato) e in Liguria 5 di cui una internazionale.

Le categorie nelle quali si disputerebbero i titoli sono otto: per il Gr. 1 le classi sono: fino a 1000 cc, fino a 1150, fino a 1300, oltre 1300; per il Gr. 3 una classe unica; il Gruppo 2 e 4 correrebbero insieme con le classi fino a 1150, fino a 1300 e oltre 1300 con in palio un titolo assoluto e otto titoli di classe.

Da notare che i punti ottenuti nella classifica assoluta sono cumulabili con quelli di classe. L'intenzione è che appurata la possibilità di correre con le conseguenti scelte a favore e della benzina (razionata o no) e del metallo che difficilmente si potrà usare nei rallies, si possa già nel '74 dar vita a questo Campionato piemontese.

Un'interessante iniziativa è in atto in parallelo con l'AC di Torino che darà un valido apporto prendendo in breve tempo contatti con gli organizzatori. Il relativo regolamento è già in fase avanzata di messa a punto.

g. r.

● L'istituto per le ricerche ambientali della CALIFORNIA ha annunciato che la riduzione delle velocità delle automobili potrebbe fare aumentare il consumo di carburante e l'inquinamento.

QUESTI SONO I PILOTI CHE HANNO ABBANDONATO LE CORSE NEL 1973:

GALLI («Nanni») Giovanni - Nato a Bologna il 2 ottobre 1940. Ha iniziato la sua attività sportiva nel 1958 conquistando il titolo di campione toscano karting. Nel 1965 si aggiudicò il titolo di Campione Italiano Turismo con una Morris Cooper e negli anni seguenti fu sempre fedele all'Alfa Romeo per la quale ha partecipato anche al Mondiale Marche. Nel 1971 ha iniziato la sua attività in F. 1, cessando improvvisamente «perché stanco di sentirsi sempre un pilota sotto esame».

ELFORD («Vic») Victor - Nato a Londra il 10 giugno 1935. Ha iniziato a correre nel 1960 vincendo subito alcune competizioni in campo rallistico fino a diventare Campione europeo rallies nel 1967. Si è particolarmente messo in luce con le sport e i prototipi della Porsche riportando numerose ed importanti vittorie. La sua ultima vittoria importante risale alla 1000 Km. del Nurburgring (Porsche 908/3) del 1971.

STEWART Young Jackie - Nato a Dumbarton (Scozia) l'11 giugno 1939. Ha cominciato a correre nel 1960 con una Marcos a chassis in legno, ma le sue prime vittorie risalgono al 1964 quando con una F. 3 Cooper BMC vinse ben nove gare. E' stato Campione Mondiale conduttori F. 1 nel 1969 (Matra), nel 1971 (Tyrrell) riconfermandosi tale anche nel 1973, sempre al



Ninni Vaccarella, un'altro pilota che lascia l'attività. I suoi allievi, ora non potranno più marinare la scuola nei giorni di Targa Florio

volante di una Tyrrell. La sua ultima vittoria risale al G.P. di Germania del 5 agosto 1973.

QUESTER Dieter - Nato a Vienna nel 1940. Ha iniziato la sua attività come corridore motociclista e come mononauta. Nel campo automobilistico è entrato nel 1969 ed è sempre stato legato alla BMW (anche per vincoli di parentela). La sua prima vittoria l'ha ottenuta a Vienna con la Porsche davanti alle Abarth e l'ultima risale alla 24 Ore di Spa (Turismo) del 1973.

DONOHUE Mark - Nato a Summit (USA) il 18 marzo 1937. Ha iniziato a correre nel 1960 ed ha vinto tre campionati americani dilettanti. Dopo una breve apparizione con una Ferrari nel 1965, l'anno successivo veniva ingaggiato dalla Ford per passare poi, successivamente, con Roger Penske e partecipare al campionato Can-Am, categoria nella quale nel 1973 ha ottenuto una strabiliante affermazione, umiliando qualsiasi avversario.

Anche VACCARELLA si aggiunge alla lista dei «ritirati»

PALERMO - Con un titolo su nove colonne, rimbalzato sulle telescriventi delle agenzie giornalistiche, Nino Vaccarella ha annunciato, attraverso un giornale del pomeriggio di Palermo, la sua irrevocabile decisione di lasciare definitivamente le corse.

La «notizia» è tale fino a un certo punto nel senso che di fatto il «Preside Volante» dopo la conquista del titolo assoluto Italiano nel '71 (con ben 117 corse alle spalle), aveva svolto un'attività assai ridotta. Nel '72 infatti — con la squadra Alfa Romeo — aveva corso solo a Buenos Aires (nono in coppia con Pairetti), a Sebring (terzo assoluto con Hezemans), alla targa Florio (con Stommelen, ritirato al quarto giro) e a Le Mans (quarto assoluto con De Adamich). A fine stagione aveva corso, vincendo, al volante di una Abarth Osella due litri.

Nel '73 praticamente nessuna presenza in gara. Solo un paio di giri alla Targa Florio durante la prova, ottenendo la quarta prestazione della giornata, visto che in gara non aveva preso neppure il volante, con Merzario — suo coequipier — ritirato al terzo giro per cedimento di un giunto della «312» Ferrari.

Nel corso dell'intervista rilasciata al giornale palermitano Vaccarella si è lasciato andare ad amare confessioni: «In questo periodo — ha detto il pilota palermitano — l'automobilismo italiano non può dare molto ai piloti per nuovi o rinnovati successi. Le corse si fanno sempre più pericolose e i piloti continuano a trovare orribile morte». «I tecnici spesso sbagliano — ha continuato Vaccarella — e poi scaricano la colpa sui piloti, che vengono trattati male. Basta citare il caso di Arturo Merzario: dopo una stagione brillantissima con la Ferrari è stato messo fuori squadra».

Sulla decisione di Vaccarella, che compirà 41 anni nel prossimo mese di marzo, ha influito non poco la nascita, circa un anno addietro, di uno splendido bimbo. Inoltre la crisi travaglia non solo in Italia l'automobilismo sportivo e la difficoltà di reperire delle vetture competitive da pilotare in gara hanno definitivamente fatto orientare Nino Vaccarella a mettere la parola fine ad una carriera che certamente presenta uno dei più positivi bilanci che un pilota, non solo italiano, possa vantare.

Basti dire che il «Preside Volante» è forse il solo pilota al mondo

Casoni invece pensa alla F.1 (con Finotto)

FORLI' - Incontro con Mario Casoni al rendez vous del «GRUPPO PILOTI BANDINI», che si lascia andare a confidenze per il suo futuro più prossimo. Pare infatti che la Scuderia Nettuno, nella quale il finalese milita da sempre stia cercando di arrivare a una partecipazione alle gare «europee» F.1, a metà tra Casoni e Francischi, affittando le Brabham di Finotto. Casoni ha qualche dubbio ed è curioso di conoscere il parere di Andrea de Adamich che quelle macchine del team Brabham '73 dovrebbe conoscerle bene.

In tutti i casi la stagione del pilota emiliano sarà veramente densa: nel mondiale Marche sarà sulla terza Alfa Romeo 33t12 (quella della Brescia Corse) in coppia con Carluccio Facetti. Con la Pantera De Tomaso, poi, Casoni disputerà le prove dell'Euro GT. La vettura, sulla quale si pensava di montare il Ford sette litri (poi non preso in considerazione per via della necessità di omologazione del cento esemplari) avrà il solito 5 litri potenziato di 50 CV. Avrà nuovi cofani con gli alettoni (davanti e dietro) e nuovi freni. (A proposito: forse non saprete che al termine del Giro d'Italia, in officina si è scoperto che il grosso Panterone del vincitore era rimasto completamente senza freni...)

che può vantarsi di avere vinto la «Targa Florio» (due volte), la «24 Ore di Le Mans», «1000 Km del Nurburgring», la «12 Ore di Sebring» (due volte; una ufficialmente con la Ferrari 512 e una ufficiosamente, non riconosciuta per un palese errore dei cronometristi, nel '63) e la «Coppa Intereuropa».

Il 1973 si chiude quindi con una punta di amarezza per lo sport automobilistico in Sicilia. Durante quest'anno abbiamo assistito infatti all'ultima edizione della Targa Florio Mondiale e all'ultima presenza di Nino Vaccarella alla guida di una macchina da corsa. Il suo ritiro dalle competizioni lo vede ancora al pieno delle sue possibilità, fondista di eccezionale rendimento, ragionatore e pilota assai più attaccato al risultato finale che allo sterile exploit.

Il futuro delle competizioni in Sicilia (Targa Florio, Rally di Sicilia, Coppa Florio «fantomatico» Autodromo delle Madonie) è frattanto fonte di seria preoccupazione per gli sportivi siciliani, che assistono da spettatori impotenti a una profonda crisi interna del settore sportivo dell'Automobile Club Palermo. Un uomo della esperienza e del valore di Nino Vaccarella, se debitamente e linearmente assecondato, potrebbe forse continuare a fornire un valido apporto allo sport del volante. Vorrà il «professore» impegnarsi almeno in questo settore, o il suo allontanamento dal mondo delle corse è davvero totale e definitivo?

g. m.

● La VOLVO ha superato positivamente le nuove prove di omologazione per i pesi trainabili e pertanto ha emanato una tabella ufficiale in proposito, nella quale si legge che la Volvo 144.1 può trainare 1030 kg., la 145.1 è abilitata per 1070, la 144.6 per 1040, la 145.6 per 1100, la 144.4 versione 94 e 96 per 1070 e la 144.4 versioni 35 e 36 per 1200.