

LEGGETE SUBITO

Cattive... NIVELLES?



DA PAGINA 12

Montecarlo e INDY insieme!

PAGINA 19 e 49

128 x 7 = 15



PAGINA 59

23 DOMENICA SPRINT

46 KARTING MOTORAMA

62 TUTTE SPRINT

64 POSTA ESPRESSO



• Qualche numero fa, siamo stati vittime di un... infortunio tipografico. Pubblicando le foto di due piste di prova di Case automobilistiche, quelle della Opel-GM e della VW, sono state scambiate le didascalie. Un dirigente Stampa della General Motors Italia ce l'ha fatto notare: «...Sa, ci facciamo una brutta figura, perché la nostra è più ricca di strade...».

• Mario Andretti è preoccupato. Ci tiene a ricevere la « copia » del Trofeo Caracciolo vinto con Merzario alla 1000 KM di Monza, come l'AC Milano gli ha promesso sul podio della premiazione il 25 aprile. Arturo non volle dargli il Trofeo che brandirono insieme quel giorno «...perché a te la copia — per corretta ospitalità — sono costretti a mandarla, mentre a me se ti cedo questo, non la darebbero più...».

C.U. scomodo DE ADAMICH?

• La candidatura DE ADAMICH a C.U. della Squadra CSAI (si fa per dire) F. 2 in sostituzione del compianto Dragoni, deve essere stata ritenuta troppo scomoda, se la Presidenza CSAI ha rapidamente optato per OTTORINO MAFFEZZOLI, il dirigente dell'Ufficio Sportivo dell'AC Milano. Non c'è dubbio che l'amico Ottorino sia un grosso esperto dell'ambiente. Pare abbia avuto anche il « placet » di Enzo Ferrari, al quale l'ex suo pilota milanese può stare bene al massimo solo come telecronista (svizzero). Durante la sua carriera Maffezzoli ha dato il via a 574 corse automobilistiche. Nato il 21 giugno 1914 in provincia di Cremona il nuovo responsabile della squadra azzurra è anche da sette anni componente della sottocommissione velocità e commissario nazionale CSAI. Ehi, ma come la mettiamo col cumulo degli incarichi? Non certo perché siano remunerativi, ma solo perché più responsabilità insieme possono nuocere almeno a qualcuna.



WATERLOO

I SOLDATI DA RITAGLIARE

LE FORZE DI COALIZIONE

LA GRAND ARMEE



Una FERRARI per ... IMOLA

• Ormai è certo che la nuova Ferrari F. 1 (che pare torni a chiamarsi B.4 forse perché... AUTOSPRINT aveva anticipato la sigla « interna » T.5) i giornalisti la vedranno a Fiorano ai primi di giugno. Ma c'è tutta l'intenzione di non bruciare i tempi del debutto prima di MONZA. (L'errore della B.2 ha insegnato qualcosa...). A proposito: ma l'ing. Ferrari non ha pensato che la coincidenza delle prove per la 1000 KM di IMOLA (31 maggio-1 giugno) potrebbe venir buona per un rendez-vous stampa internazionale nell'autodromo Dino Ferrari? Sarebbe tutto bell'e pronto, con gli inviati a decine presenti al mondiale Marche emiliano (e non si farebbe torto a nessuno)... E, se non dovesse correre la 312 Sport '74, così almeno una Ferrari quest'anno a Imola ci sarebbe!...

• James HUNT, il pupillo di lord Hesketh, è un simpatico. Basta un niente a farlo contento. I suoi amici dicono, per esempio, che nelle ultime settimane lo ha messo di buonumore, per esempio, il solo fatto che Nigel Stroud, capo meccanico l'anno scorso, dopo aver abbandonato la sua attività per stare di più in famiglia, ci abbia ripensato decidendo di tornare. Giura

Hunt: « Con Beaky Simms ora la mia vettura dispone di due fra i migliori meccanici che esistono! A volte mi chiedo se sono in grado di reggere a tanta responsabilità. E se, senza volerlo, bistrattassi la loro vettura? Dovrei parcheggiarla sul retro del circuito e arrampicarmi oltre una staccionata, per nascondermi tra la folla... »

• Il mio editore non me l'ha detto, ma io ho saputo che, in gran segreto, l'ing. Rogano è stato a Bologna per incontrarsi con Luciano Conti e gli altri responsabili sportivi dell'AC Bologna. Pare che il Presidente dell'ACI sia molto interessato a ritrovare uno « stato di serenità » con il clan bolognese. (Forse è preoccupato dell'idillio perfetto che c'è adesso tra AC Milano (e Monza) e AC Bologna (e Imola)?)

• Passati i problemi (d'equilibrio politico) del referendum sembra che il Sindaco di Imola Gualandi, torni più disponibile a risolvere definitivamente la questione della completa agibilità dell'autodromo « Dino Ferrari », per il quale erano rimasti molti problemi in sospeso. Il primo a dirsi felice sarebbe stato il Presidente della CSAI...



• Questo giovanotto impegnato a « prendere tempi » sulla pista di MISANO, tra Carlo Abarth e Pinto, lo riconoscete? E' ROSANI, il d.s. che durò lo spazio di... una trasferta (sudamericana) nella Ferrari l'anno scorso. Ma Silecchia (Abarth-rally) e Truffo (Abarth-Osella) non hanno da temere: Rosani curerà il nuovo team Abarth-Abarth per l'Euro 2000 quando prenderà consistenza con l'idoneità agonistica della sport SE 027. Comunque pare che stavolta Rosani si sia garantito da contratti con « prova di 3 mesi »...

• L'ingaggio di Larrousse da parte della Lancia per la STRATOS in Targa Florio, ha lasciato male il clan Fiat-Abarth. Perché pare volessero loro il francese per la stessa corsa. Ora dovrebbero essere Pianta e Pica a cimentarsi con l'X/1-9.

• La farsa dell'austerità automobilistica continua. Sapete che il Governo deve ancora prendere una decisione definitiva per l'abolizione del ridicolo gioco domenicale delle targhe. La verità è che il dubbio è stato ritirato fuori per giustificare l'ulteriore aumento di 20 lire della benzina, messo in naftalina (dopo le accuse dei pretori d'assalto) alla vigilia del referendum. Il bello è che, continuando l'alternanza domenicale della circolazione si risparmierebbero al massimo (in tre mesi), 500 mila tonnellate di benzina, pari a 5 miliardi. Per il solo referendum la spesa è stata di 90 miliardi! Il che significa che invece di infierire sui cittadini-automobilisti, i risparmi-austerità i politici (di Governo e non) farebbero più presto (e più sostanzialmente) a realizzarli nei settori di loro più specifica competenza. Ma se fossero così autocritici, non ci troveremmo col nostro Paese nei guai grossi di oggi.

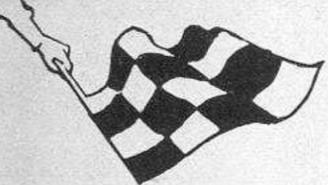
• Quando è stata annunciata la nuova Lotus Elite, correva insistentemente voce che Chapman avrebbe venduto una grossa parte delle sue azioni Lotus.

• Mentre David Hobbs è in America, per le prossime settimane, il suo posto nelle gare europee di F. 5000 verrà preso da Bell, che debutterà a Thruxton il 27 maggio con la Lola Hogan.

• Jonh Fitzpatrick parteciperà alle prossime gare dell'Interserie con la Porsche 917/10 di George Loos.

• Gabriela NORIS-GHINI ce l'ha fatta! Ha regalato al marito Antonio un bel maschietto. Tutta la famiglia di AUTOSPRINT, lettori compresi, esprime ai due genitori tanti auguri di felicità. Piuttosto, nonostante la lunga attesa, Gabriela ha preso una curiosa decisione per il nome: ha battezzato il piccolo Alessio-Alex. « Poi sceglierà lui da grande... » ha detto. Forse per non sentirsi rimproverare, un domani...

Marcellino



DOVE

corriamo domenica



La
CERAMICA SANTERNO
di IMOLA

Vi presenta
le manifestazioni in programma
per la prossima settimana

MAGGIO

Le corse in calendario dal 19 al 27 maggio 1974 in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
19-25	2. Giro di Spagna	Spagna			●●●	Rally	Gargallo-Levi (Porsche)
22-23	Rally della Campania	Giornale «Roma»	Part. Tenuta Schiavone S. Prisco Arr. Faito Cima	ore 23 ore 3	●	Rally	
22-24	Rally Montecarlo Stampa sportiva	Monaco			●●●	Rally	
23	Salita di Heisdorf	Lussemburgo			●●● tg	Velocità in salita	
23	Slalom di Roeselare	Belgio			●●● T, GT, S, C2	Slalom	
23	Salita di St. Antonin	Francia			●●● tg	Velocità in salita	Rua (Pygmée) 1'29"3
23	Trofeo Cadetti - 3. Prova	SIAS Monza	Autodromo di Monza di km 2,405		● F. 850	Velocità in circuito	Bruno Ottini (Melesi) in 25'10"7, media 114,626 kmh
23	1. Trofeo AC Piacenza	AC Piacenza	Autodromo di Varano de' Melegari di km 1,800	ore 10 ore 18	● T1,GT3, GT4, S 1 div.	Velocità in circuito	Si effettua per la 1.a volta
24-25	15. Trofeo «L. Bergera»	Fed. Karavanning			●	Auto + caravan	
24-26	Rally Hessen-Deutschland	Germania			●●●	Rally	
25	G.P. di Monaco F. 3	Monaco	Circuito di Montecarlo di km 3,145		●●● F. 3	Velocità in circuito	Laffite (Martini) 39'24"1, media 119,800 kmh
25-26	Premio di Salzburgring	Austria	Circuito del Salzburgring di km 4,238		●●● T1, T2, GT3, F. 3, F. SV, F. F.	Velocità in circuito	
25-26	Croix-en-Ternois	Francia			●●●	Velocità in circuito	Jabouille (Alpine) 1.16'1"6
25-26	Bavaria-Salzburgring	Germania			●●●	Velocità in circuito	
25-26	Rhein-Rhur Pokal	Germania	Circuito di Zolder di km 4,220		●●● T, GT, FV, FSV, F.F.	Velocità in circuito	
25-26	Rally del Monte Bianco	Francia			●●●	Rally	
25-26	Rally Police Gendarmerie	Belgio			●●●	Rally	Squadra Romana (Bandinelli-Busnelli)
26	G.P. di Monaco	Monaco	Circuito di Montecarlo di km 3,278		●●● Camp. Mondiale Piloti F. 1	Velocità in circuito	Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) 1.57'44"3, media 130,297 nuovo record
26	500 Miglia di Indy	Stati Uniti	Circuito di Indianapolis di km 4,020		●●● G. 9	Velocità in circuito	Garden Johncock (Eagle Offy STP) 332 miglia in 2. 05'27"7, media 255,853 kmh
26	Salita di Montseny	Spagna	Totale km 16,3		●●● Camp. Europeo Montagna	Velocità in salita	Jimmy Mieusset (March 722) 8'55"67, 109,245 record
26	World 600 - Charlotte	Stati Uniti			●●● Stock Cars	Velocità in circuito	
26	Salita di Schierenstegen	Lussemburgo			●●●	Velocità in salita	
26	Rally della Baule	Francia			●●●	Rally	Coenille (Alpine)
26	2. Coppa Trasimeno	Sc. Carpine	Autodromo di Magione di km 1,650	ore 10 ore 18	● T1, T2, GT3, GT4	Velocità in circuito	
26	Coppa Life	Sc. Ateneo-Nissena			● T2	Velocità in circuito	
26	4.a Coppa Sport	AC Milano	Autodromo di Monza di km 5,750	ore 9 ore 18	● F. It., S, F.F.	Velocità in circuito	
27	Corsa a Thruxton	Gran Bretagna	Circuito di Thruxton di km 3,791		●●● T1, GT4, S, F. 5000	Velocità in circuito	
27	Corsa a Oulton Park	Gran Bretagna	Circuito di Oulton Park di km 4,426		●●● F. 3	Velocità in circuito	Andersson (March) 33', media 161,580 kmh
27	Corsa a Mallory Park	Gran Bretagna	Circuito di Mallory Park di km 2,170		●●● F. B	Velocità in circuito	Holland (Trojan) 36'12", media 180,050 kmh

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

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

23 maggio: NICASTRO ACQUAVONA - annullata ● 23 maggio: COPPA CARPINE - rinviata a data da destinarsi ● 23 maggio: TROFEO S. ANDREA - annullato ● 25-26 maggio: 4. GIRO VALLI CANAVESANE - rinviato a data da destinarsi ● 26 maggio: COPPA AUTODROMO DI CASALE - rinviata a data da destinarsi ● 26 maggio: VITTORIO VENETO-CANSIGLIO - annullata.

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

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

(051) 46.56.24

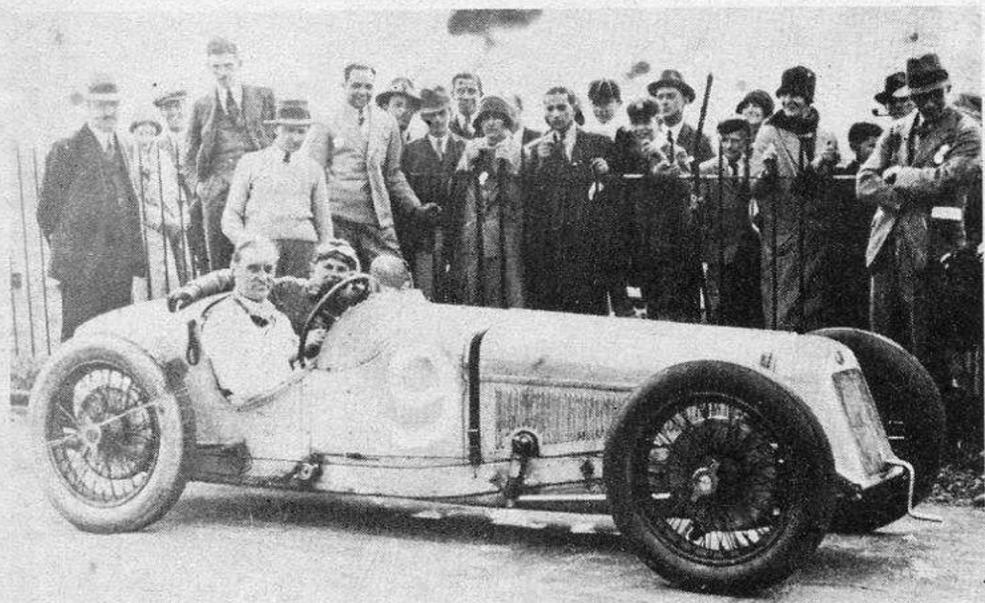




LE CONFIDENZE

di Eoin S. YOUNG

UN RE salva le corse



• Nella speciale parata che precederà il GP di Francia si vedrà la Delage 1928 con la quale Malcolm Campbell gareggiò a Brooklands. La piloterà Rivers Fletcher, un « intramontabile » che correva con Campbell come meccanico a bordo, quando questi vinse appunto il Junior a Brooklands. Attualmente la Delage fa parte della collezione di Anthony Bamford. Nella stessa « parata », ci sarà anche Rob Walker con analoga vettura, pilotata in passato di Dick Seaman.

• Quando, in Spagna, qualcuno ha chiesto a Jackie Stewart se si sentiva tentato di correre ad afferrare il casco più vicino e scendere in pista, ha risposto: « No, per niente. Be'... forse esagero. Mi piacerebbe ancora pilotare, è ovvio, ma non mi disturba di non farlo ». Pareva quasi sorpreso, di non essere realmente

dilaniato dal desiderio di rimettersi al volante.
• La nuova Parnelli F.1 comincia ad assumere una forma definitiva e dovrebbe provare a Riverside il primo agosto. Dopo ci saranno altre prove a Watkins Glen e a Mosport, prima del debutto al GP del Canada.

LONDRA - Qualche anno fa le competizioni hanno rischiato di essere abolite in Svezia, quando un membro del Parlamento sottolineò i pericoli impliciti nelle corse, dopo che si era verificato un grave incidente, di cui si servì con « stile Nader ». Da allora le corse svedesi sono sempre state un poco traballanti, con sullo sfondo la perenne possibilità che venissero vietate, però adesso le cose potrebbero cambiare, dato che il re Carlo Gustavo ha accettato l'invito per assistere al GP Texaco del 9 giugno ad Anderstorp. Sarà un avvenimento « reale », visto che sarà presente anche il principe Bertil. Questo principe ha un interesse personale nel Gran Premio, che vedrà probabilmente il debutto dello svedese Bertil Ross, il quale ha insegnato al suo omonimo reale a gareggiare in pista.

La LYNCAR in naftalina

• La Pinch-Lyncar è stata messa in naftalina fino a giugno, soprattutto perché John Nicholson è troppo indaffarato per disputare gare di Grand Prix, fino a quella svedese. Quelle di Spagna e del Belgio (lo stesso vale per quello di Monaco) avevano date in concomitanza con rounds del campionato di Formula Atlantic, gare che devono avere la precedenza perché la Pinch ha sede in Inghilterra.

• Benchè alla John Player si dica che la più recente Lotus Grand Prix è una JPS 9, mi risulta che « in casa Lotus » si continua a chiamare la vettura Tipo 76, cioè col numero del suo progetto.

PERCHE' preferisco INDY

• Da quattro anni il mese di maggio per me significa la 500 d'Indianapolis, ma quest'anno il GP di Monaco si svolge nella stessa data e, avendo la scelta, confesso che preferirei Monaco a Indy. Devo anche dire, però, che raccomandando alla gente quali corse vedere, farei passare in prima linea l'Indy 500, in rapporto al GP di Monaco. Ha un'atmosfera particolare, piena di orgasmo, mentre circa 300.000 persone aspettano tesa il via. L'anno scorso restammo tesi per tre volte e questo attutì un poco l'orgasmo, poi quando finalmente la corsa prese il via fu interrotta per la pioggia.

Le vetture d'Indy rievocano maggiormente il passato, di quanto facciano le grand prix. Con i loro sibilanti compressori sono l'equivalente moderno di ciò che in passato dovevano essere le Mercedes con compressore. Ci fu un tempo in cui ci si poteva (io lo facevo) beffare d'Indianapolis e definire le vetture il risultato di una tecnica da fabbro ferraio, ma al giorno d'oggi si deve stare attenti perché le vetture dispongono di una meccanica molto sofisticata. Quando nel 1961 Brabham portò a Indy la Cooper, fu il segnale per inondare lo Speedway con concetti più velocistici, alla grand prix, ma adesso lo scambio d'informazioni tende a pareggiarsi. Bob Liebeck, il tranquillo esperto di Gurney, in campo aerodinamico, è effettivamente uno dei grandi della McDonnell Douglas e le sue idee, in fatto di forma di alettoni, sono studiate attentamente dalla brigata dei progettisti della F.1.

Dopo gli incidenti occorsi l'anno passato allo Speedway sono state tolte file di sedili lungo il rettifilo dei boxes e si sono alzati i muretti. Era sempre parso un poco pericoloso, trovarsi con un piede su un muretto di cemento, che certamente non superava gli 80-90 centimetri di altezza mentre le vetture sfrecciavano vicine, a oltre 300 orari. Quest'anno la 500 era « diretta » dall'alto di un podio posto sulla linea di partenza.

Molta colpa per l'incidente dell'anno scorso al via (e in anni precedenti) può essere addebitata al fatto che starter e commissari erano in piedi a livello della pista e non potevano assolutamente vedere se tutte le 33 vetture procedevano nella giusta formazione.

Arriva GEOFFY

• « La gente dice che per essere un bravo pilota bisogna essere molto in forma e, invece, guardate mio padre! Non potrebbe attraversare una strada di corsa, neanche se fosse costretto a farlo. Non credo che io potrei mai essere mandato al punto in cui lo è lui. Ha veramente poca resistenza, lo dico sul serio, eppure alla fine di un Grande Premio ha l'aria per lo meno riposata come gli altri. Secondo me lo sforzo è più mentale che fisico. Ciò che conta sono le doti... ». Chi parla è Geoff Brabham alludendo al padre, tre volte campione del mondo. Il giovane Geoff comincia a farsi un nome in Formula Ford e se vincerà il campionato australiano sono convinto che farà le valigie e filerà subito in Europa, per riprendere la strada che Black Jack ha lasciato. Non avrà l'appoggio dell'antica organizzazione paterna (a meno che d'un tratto Ecclestone non diventi un filantropo) ma non gli occorrerà, grazie ai suoi risultati in corsa e alla sua crescente maturità. Sarà abbastanza bravo per cavarsela, disponendo soltanto della furbizia dei Brabham.

Eoin S. Young

Prodotti dalle

FONDERIE



ZETA

S.p.A.

per tutti i tipi di auto, in nove modelli

Fonderie ZETA spa - V.le Trento 37/a - SACILE (PN)
Telefono 0434/71059-72265

ZUMM

(brev.)

scarico - idea/salva paraurti
nuovo da

n° ANSA
marmitte



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



per la RENAULT 5

Non se ne parla molto, perché la CSAI è la prima che non ha interesse se ne parli; di contro i suoi associati pensano soprattutto al sodo. Ci riferiamo all'AICA, l'Associazione Italiana Circuiti Auto(moto)ciclistici che, or è più di un anno, venne costituita a Bologna con lo scopo di coordinare l'attività degli impianti fissi (o quasi) che, pur nella nuova conclamata politica CSAI, in realtà proprio i dirigenti di quell'organismo hanno mostrato tutt'altro che la voglia di applicare concretamente.

Nell'Italia paese del Machiavello, alla suggestione del « divide et impera » raramente ci si riesce a sottrarre. Ma tant'è: sotto la guida del Presidente Luciano Conti e soprattutto del suo alter ego dell'AIOA, il vice-presidente ing. Bacciagaluppi, l'associazione è riuscita a fare diverse cose in concreto. E il suo segretario rag. Tavoni ha molto contribuito ad evitare spinte dispersive per il sempre latente individualismo dei vari autodromi rappresentati.

Dopo averla sempre umiliata la CSAI voleva servirsi dell'AICA per risolvere il caso «MODENA»

La patata bollente degli autodromi

Anzitutto l'AICA (ed è veramente una... mosca bianca nell'Italia di oggi), ha potuto vantare in lusinghiero attivo il suo piccolo bilancio economico, anche se non altrettanto attivo è il riconoscimento ottenuto in seno al consesso sportivo nazionale (ma intendiamo solo quello burocratico). Alla CSAI dà molto fastidio l'AICA, sia per i personaggi che la dirigono (non usi ai compromessi politici), sia per le istanze che essa porta avanti con una specifica validità, perché dei burocrati si può fare a meno ma di chi mette sul piatto dello sport agonistico la necessaria sede (ormai unica), cioè le piste, certamente no (come non si può fare a meno dei costruttori che fanno le macchine e dei piloti che le guidano).

Proprio nelle ultime riunioni dell'AICA, quella di bilancio annuale a Bologna e quindi la successiva a Firenze, si è avuta l'eco di questo braccio di ferro con la CSAI, che era culminato come sapete nel famoso progetto (attualmente in ibernazione) della CSAI democratica. Al suo nucleo elettivo per statuto sono indicate annesse varie corporazioni antisportive nel famoso e discutibile consiglio nazionale: l'unica a non essere presa in considerazione è proprio l'AICA! Si è arrivati persino all'assurdo di mantenere la duplicità su queste presenze corporative, aggiungendo all'ANCAI dei piloti anche la famosa Feder-Scuderie che non può essere certo prevalente e necessaria rispetto a coloro che le gare le organizzano e gli danno una sede per farle svolgere! Fino ad oggi la situazione non si è sbloccata, ma non è certo con questi mezzi che Rogano e C. possono pensare di evitarsi, nella futura CSAI democratica, concorrenti pericolosi.

Il curioso è però che, mentre l'AICA non la si vuole ufficializzare come organismo sportivo automobilistico, in compenso quando ci sono da

dire no a questa pista in modo chiaro, volevano in pratica ora, da una « ufficializzata » AICA, che essa si facesse portavoce di una presa di posizione contro la realizzazione dell'autodromo di Modena (che tra l'altro figura tra i soci della stessa associazione).

Non c'è dubbio che realizzare oggi la pista di Modena è impensabile, in qualsiasi versione tecnica. Ma è altrettanto impensabile che gli esponenti ACI non abbiano il coraggio di dire le cose chiare e tondo. E intanto da Modena il sindaco comunista dr. Bulgarelli, che si era tanto sbilanciato per questa realizzazione, pare avesse confidato che, passato il referendum, egli avrebbe ripreso a inviare quei telegrammi che da qualche mese puntualmente ha fatto arrivare a Roma alla Presidenza ACI, chiedendo il rispetto degli accordi a suo tempo raggiunti, pena una azione legale.

Come si vede ce n'è a josa per alimentare momenti caldi nel già disagio clima economico-automobilistico sportivo attuale. Una cosa è certa: ed è che l'ACI è atteso anche ad una scelta concreta di questo settore degli autodromi, del quale l'assunzione di Rogano a Presidente CSAI facilitò un piano di incentivazione, che ha sfiorato l'esagerazione.

Ci sono comunque altri autodromi che sono rimasti fra coloro che sono sospesi, nel quadro della programmazione appoggiata dallo stesso Ente centrale, sia con l'accogliere degli interessi sui mutui e sia con partecipazione diretta. A parte il caso Monza, ormai un po' sbloccato, a parte il problema di Imola che ha bisogno ancora di un centinaio di milioni almeno, per riequilibrare il finanziamento svalutato dei 500 milioni di due anni fa, l'altra patata bollente è adesso il Mugello. Per esso l'impegno dell'AC Firenze è diventato drammatico perché, dai due miliardi previsti, ormai si è alla necessità di 4 miliardi e passa per completarlo davvero. E questo perché nella mutata geografia politica dell'Italia, sono al solito sfumate anche molte promesse politiche di esponenti social-DC toscani (da Fanfani a Mariotti dicono), che avrebbero promesso a suo tempo, ai sindaci del Mugello interessati, finanziamenti per la realizzazione delle strade di arroccamento al tracciato, ubicato in quella zona di Scarperia dove, in pratica, c'è una sola strada attraverso la quale ora si può giungere. E se le strade non le fanno più gli Enti locali, chi le costruirà?

E' stato appunto anche questo uno dei temi scottanti della riunione AICA, alla quale praticamente si può legare quella dell'altro grosso problema degli impianti permanenti o semi-permanenti italiani: cioè la qualificazione internazionale, con svolgimenti di gare titolate che sono le uniche a poter riequilibrare gli incassi (altrimenti depauperati).

E' per questo che, nelle due ultime riunioni dell'AICA, si è manifestato un fondamentale problema. La divisione dei pani (leggi gare titolate) è diventata sempre più difficile. E' saltata fuori così una bozza di calendario 1975 già studiato dalla CSI, sul quale apparivano per l'Italia alcune ingiustizie clamorose. Senza voler sottolineare la sconcertante sortita dell'AC Firenze che — ad attività da riprendere — chiedeva per il suo Mugello ancora in stallo di agibilità, ben sei prove titolate (compresa la prova mondiale F. 1!).

Dal canto suo, sempre in sede AICA, Enna ha sventolato la certezza di ospitare la Targa Florio in autodromo nel 1976, decisione recepita già nel progetto CSI, per mettere una toppa alle calde polemiche tra il Presidente dell'AC Palermo avv. Sansone e l'ing. Rogano.

La CSAI si è affrettata a smentire questa bozza di calendario, assicurando che non c'è nulla di preciso. I soci dell'AICA si sono convinti comunque che è sempre più necessario trovare tra loro una via di uscita alle difficoltà delle gare disponibili e dei rispettivi interessi.

Lo stesso rappresentante del Mugello si è convinto di avere esagerato nelle sue richieste, e, anche se si parla sempre di rotazione per le gare più qualificanti, per il momento questo concetto — in quanto al G.P. d'Italia — è in stallo. Quindi Monza può stare tranquilla. Così si è deciso di aspettare che la CSI definisca la vera bozza di calendario delle gare internazionali '75, mondiali ed europee per le varie formule e categorie. Poi si indirà una riunione per chiedere alla CSAI l'assegnazione ragionata alle varie piste e organizzatori italiani, delle gare più qualificanti assegnateci.

Per evitare, invece, di ritrovarsi nel '76 con gli stessi problemi, entro novembre i soci dell'AICA faranno le loro richieste, dopo aver concordato tra loro soluzioni idonee per tutti magari anche con ipotesi rotanti. In ogni modo, per incentivare l'attività dei vari circuiti-soci, mentre viene sollecitato il chiarimento in sede ministeriale delle norme per gli impianti permanenti (rimaste « gelate » dopo che l'attivo on. Masciadri ha lasciato il suo incarico di sottosegretario alla Presidenza di questa commissione) è stato deciso di mettere in cantiere una serie di gare valide per il campionato nazionale AICA. Si cerca naturalmente anche uno sponsor.

Sarebbe questo il CALENDARIO « ipotesi » 1975 di gare titolate in ITALIA (che la CSAI ha smentito)

IMOLA	
13 aprile	Euro G.T.
11 maggio	Euro 2000
MONZA	
23 marzo	Euro Turismo
20 aprile	Mondiale Marche
7 settembre	Mondiale F. 1
14 settembre	Euro G.T.
MUGELLO	
8 giugno	Euro 2000
13 luglio	Euro F. 2
PERGUSA	
18 maggio	Mondiale Marche
27 luglio	Euro F. 2
15 agosto	Euro 2000
SANTAMONICA	
13 luglio	Euro Turismo
3 agosto	Euro G.T.
VALLELUNGA	
18 maggio	Euro Turismo

ROGANO paciere a MODENA

MODENA - I « sogni » modenesi per il nuovo autodromo ormai sfumano. I momenti difficili, secondo alcuni ambienti qualificati (leggi ACI n.d.r.) non consentirebbero di dar seguito a quanto, in un primo tempo, era stato promesso e ciò per diversi motivi che si individuano così:

- La politica governativa decisamente antiauto e, quindi, anticorse.
- ACI che non considera, in questo momento, prioritaria la scelta sportiva, puntando alla battaglia per la sopravvivenza dell'auto.
- L'impegno di impianti sportivi ne prevede che la gestione diventerebbe problema ancor più ostico che non la costruzione.
- La diminuita « carica » della Regione per avere un autodromo.
- Si dovrà prima pensare a Monza (per il Lombardo-Piemonte).

Nemmeno l'improvvisa venuta a Modena del Presidente CSAI ing. Rogano la scorsa settimana è servita a fugare le preoccupazioni. I dieci chili di fascicoli-documenti concernenti Marzaglia sono destinati all'archivio definitivo. Rogano si è incontrato col Sindaco Bulgarelli che aveva sollecitato sin dalla fine febbraio un incontro col Presidente dell'ACI, per il quale il Presidente CSAI ha dovuto smussare gli angoli. La preoccupazione è per l'opinione pubblica che « ...sarebbe negativamente colpita se si dovesse procedere a lavori sul vecchio autodromo prima di disporre del nuovo, o quanto meno senza averne iniziata la costruzione... ».

togliere delle castagne dal fuoco, essa può venire utile anche per trovare un appoggio a risolvere problemi che l'ACI e la CSAI non sanno risolvere. Oppure può venir comodo mettere l'uno contro l'altro i membri.

Il caso più clamoroso è quello che riguarda il fanto-Autodromo di Modena, che ormai nessuno più vuole ma altrettanto nessuno ha il coraggio di dire ciò a chiare lettere (all'ing. Ferrari).

A parte legette recentissimi sviluppi con una visita ancora temporeggiatrice di Rogano a Modena e un abboccamento col Sindaco locale che aspettava Carpi, il Presidente dell'ACI. Il viaggio di Rogano si è reso necessario dopo che nell'ultima riunione fiorentina dell'AICA, qualche settimana fa, lo stesso vice-segretario dell'ACI che coltiva come direttore dell'AC Firenze e quindi del Mugello una doppia anima, il dr. Pampaloni, si è fatto portavoce in pratica di una proposta che si capiva arrivare dalla più alta poltrona romana. Come ricorderete dopo il primo compromesso firmato a nome dell'ACI con il Comune di Modena, l'Amministrazione Provinciale e l'AC locale, il Presidente dell'ACI avv. Carpi non si è fatto più vivo nella ex capitale-sprint per perfezionare l'operazione Autodromo di Marzaglia, il cui costo, non solo economico, è diventato proibitivo e improduttivo a ogni fine.

L'avv. Carpi e l'ing. Rogano, non avendo assolutamente il coraggio di

«Sarà difficile, debbo dirtelo sinceramente, sarà difficile evitare che quest'anno FITTIPALDI riconquisti il titolo di campione del mondo...». E' il super manager ferrarista, il giovane Luca Cordero di Montezemolo che, realisticamente, valuta così la «svolta» di Nivelles. Era qualche tempo che con l'amico Luca il colloquio era diventato un po' difficile.

A dir la verità, se le buone notizie Ferrari '74 ci univano, MERZARIO... ci ha un po' diviso! Luca se l'era un po' presa, dopo Kyalami e la Spagna, per le informazioni riferite da AUTOSPRINT circa il ripetersi del fenomeno di rivalismo nei confronti del pilota italiano, voglia o no, costretto a far le valigie da Maranello proprio l'anno in cui il Drake forse poteva restituire, a un qualificato esponente del nostro automobilismo, un pizzico di appoggio con la qualità tecnica delle sue macchine, che venivano da alcuni anni di glaciale incompetività.

La storia la sanno tutti e resta il fatto che adesso è il giovane austriaco LAUDA a raccogliere i vantaggi di una FERRARI tornata ai vertici. Montezemolo questo non lo nega, tutto sommato, anche se sia lui che i ferraristi più viscerali del clan, è umano, sono rimasti chiaramente seccati che il pilota italiano costretto ad allontanarsi da Maranello stavolta, anziché scendere la china del suo rendimento, ha confermato una clamorosa maturazio-



Il podio di Nivelles. EMERSON è raggianti, come ai bei tempi, LAUDA è tirato, ha un sorriso di circostanza, per ripagare il gesto sportivo del brasiliano che lo accomuna nel trionfo. Ma dentro di sé starà ancora pensando alle ultime battute della corsa e che, forse...

«Sarà difficile evitare l'iride-bis di FITTI»

di fronte ad una esperienza così estrema. «Ti dicevo che sarà difficile togliere il titolo '74 a FITTIPALDI perché, dopo che ha smesso STEWART, non c'è dubbio che in F. 1 c'è un equilibrio incredibile. Ma quell'Emerson ha troppa più esperienza degli altri! E' freddo, giusto calcolatore, e poi è fortunato. Come ebbe fortuna quando tolse il titolo a STEWART!».

— La fortuna che aiuta gli audaci, lo dice anche la storia no?

«Sì, sì, è giusto; la McLaren poi è una macchina che va molto bene, specie ora che gli hanno ricambiato il musetto. Ma certo che va meglio con FITTIPALDI che, oltre ad essere più bravo, è intelligente e fortunato. Io però debbo dirti personalmente sono soddisfatto: secondi e quarti, ma che cosa vogliamo se si ripensa in quali condizioni eravamo lo scorso novembre? In Belgio i tuoi colleghi erano tutti scontenti perché non si era vinto. Io non sto a dire, nulla, non avanzo giustificazioni ma certo che, senza quel Larrousse tra i piedi, REGAZZONI non so se lo prendono. Me lo ha detto anche lui. FITTIPALDI gli stava dietro e non provava a dargli fastidio, finché non si è trovato uno di quelli esordienti, almeno in F. 1, che gli hanno bloccato la traiettoria. E sai come è Clay, un generoso. Che ti debbo dire? Quel sorpasso, quell'infilata di FITTIPALDI e LAUDA l'ha smontato e così ha seguito a perdere ter-



Ecco il sorpasso di REGAZZONI

Ecco il momento preciso in cui a Nivelles CLAY REGAZZONI, dopo 39 giri perde il comando della corsa. Non essendo riuscito a cogliere l'attimo fuggente nella traiettoria di LARROUSSE, il primo del gruppetto di ritardatari, FITTIPALDI (e LAUDA) l'hanno già infilato. E saranno loro adesso ad andarsene superando l'ostruzionista Brabham del francese. Per REGAZZONI sarà il crollo psicologico. Dice Enzo FERRARI: Per me REGAZZONI è come BONETTO, un pilota generoso che, quando non è più nella mischia, quando non combatte ruota a ruota, non riesce a dare il meglio

ne, per di più andando a mettere a posto una macchina rivale che porta pur sempre il nome Alfa. Che vuol dire sempre sventolare un drappo rosso davanti al toro di Maranello.

Era seccato Luca perché lui si considera, e senza dubbio lo è, un uomo di fair play. E nei confronti di Merzario (a parte la distonia sul piano umano che potrebbe esserci, lui romano e l'altro comasco, giovani entrambi, ma di diversa estrazione) si è sempre considerato molto obiettivo. Fair play per fair-play, anche se non ti concede un pizzico di sua sia pure inconscia malizia, in questo sempre ingeneroso rivalismo manifestatosi, non ti nega peraltro — tacendo — che in altri uomini del clan cavallino qualcosa di simile esista.

Ma non si è parlato di MERZARIO al ritorno dal Belgio, con il biondo ex rallyista made in Fiat. Questo discorso l'ho tirato fuori per disegnare esattamente il contorno del reale obiettivismo del giovanotto romano che, di sangue materno bolognese, mischia bene an-

che i caratteri diversi dei due ceppi natii. Soprattutto non manca, nell'eloquio facile che madre natura gli ha regalato, la qualità pratica di andare al nocciolo dei problemi. E anche nella caratterizzazione estroversa del suo dire, del suo soffrire, del suo entusiasinarsi, sa conservare una lucida freddezza. Quella stessa che gli ha permesso di non dar tanto a vedere che il nostro colloquio si svolgeva a poche ore da un pauroso incidente stradale che martedì mattina, nel rientro da Roma a Maranello dopo Nivelles, gli è capitato a Sasso Marconi, lasciando lui illeso (meno una spalla dolorante) nella sua Beta coupé nuova di un mese, superstite soltanto nel bagagliaio e nel sedile che lo ospitava!

Una botta da far paura, ma Luca martedì pomeriggio ne parlava come fosse un pilota della sua squadra, uscito dopo un impatto contro il guard-rail per colpa non sua. Perché non è stata colpa sua, ma di una sbarra di ferro che è venuta giù dal cassone di un camion che lo precedeva e che lo ha letteralmente infil-

zato nel cofano, mentre un altro pezzo di ferro andava a ferirgli la gomma anteriore sinistra.

«Ti giuro, un miracolo! E' un miracolo se sono vivo. Ho avuto tanti incidenti, ma questo, guarda, mai, proprio mai!... La macchina mi è partita in testa e coda e ne avrò fatti sette-otto per 400 metri, poi mi sono andato a schiantare contro un altro camion che era più avanti. L'altro sedile l'hanno trovato a 300 metri, perché si è strapato uno sportello. Io ho preso una botta ma avevo la cintura attaccata. In quei 400 metri e nella botta contro il camion ho capito tutto e pensavo: adesso sono morto! E invece sono vivo, eccomi qua a parlare con te, senza nemmeno la soddisfazione che la polizia sia riuscita a trovare quel camion che ha perso la sbarra di ferro, del quale avevo potuto notare il numero. Sai, con lo sciopero dei caselli non è stato possibile controllare nulla. Mah, meglio cambiare discorso».

Ed il discorso torna su argomenti frivoli, ché certo è più frivolo discutere del suo lavoro «sportivo»,

reno. E poi magari rimaneva in testa e restava appiedato all'ultimo giro per colpa della benzina. Sì, è vero, la macchina di Clay ha consumato una decina di litri in più dell'altra. Adesso scopriremo perché. E poi c'è LAUDA. Non possiamo mica essere scontenti di lui, no? Certo andare a prendere Emerson a Nivelles non credo fosse possibile. Niki è sceso che aveva le vesciche alle mani. Diceva che il volante della sua Ferrari sembrava una di quelle macchinette per fare i massaggi. In macchina vibrava tanto che il rettilo non riusciva a veder bene davanti. Mi dicono che ha perso i contrappesi del cerchione e poi ci deve essere stata qualche altra ragione. Ma che vuoi, anche con tutti quei sorpassi da fare è stata una scommessa un po' tutta la corsa! I G.P. sono diventati così, non vedi? Quelli che vendono le macchine hanno solo il problema che poi i loro clienti corrano. E

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 19

in pista	
1) Lauda	9
2) Regazzoni	6
3) Fittipaldi	4
4) Stuck	3
5) Scheckter	2
6) Hulme	1
7) Redman	
8) Depailler	
9) Hailwood	
10) Hunt	
11) Watson	
12) Pescarolo	
13) Pace	
14) Schenken	
15) Jarier	

Autosprint	
●●●●●	Lauda, Peterson, Stuck, Fittipaldi
●●●●●	Regazzoni, Schekter, Hulme, Redman, Depailler, Hunt, Jarier, Merzario, Ickx
●●●●	Hailwood, Watson, Pescarolo, Pace, Schenken, Mass, Reutemann
●●	Hill, Migault, Von Opel, Amon, N.C.
●	Beltoise

computer	
Lauda	12,4
Regazzoni	12,1
Peterson	11,5
Fittipaldi	11,2
Ickx	11,0
Merzario	11,0
Stuck	10,8
Mass	10,7
Scheckter	10,5
Hulme	10,3
Reutemann	10,3
Jarier	10,3
Redman	9,9
Depailler	9,7
Hailwood	9,7
Hunt	9,3
Watson	8,6
Von Opel	8,6
Pescarolo	8,3
Amon	8,1
Migault	8,0
Hill	7,5
Pace	6,3
Schenken	4,9
Beltoise	n.c.

mondiale	
Regazzoni	16
Lauda	15
Fittipaldi	13
Hulme	10
Reutemann	9
Hailwood	9
Beltoise	8
Stuck	5
Ickx	4
Depailler	4
Pace	3
Scheckter	2
Peterson	1
Merzario	1

pagelle inviato	
Regazzoni	18
Reutemann	18
Fittipaldi	17
Stuck	17
Hailwood	16
Hulme	15
Pace	14
Depailler	14
Lauda	14
Scheckter	14
Peterson	14
Ickx	13
Beltoise	12
Pescarolo	12
Merzario	12
Watson	11
Hunt	11
Hill	10
Migault	8
Mass	7
Jarier	7
Robarts	6
Ganley	5
Brambilla	4
Redman	4
Edwards	3
Schenken	3
Von Opel	2
Amon	2

computer	
Regazzoni	47,7
Fittipaldi	45,2
Reutemann	45,1
Hailwood	43,7
Depailler	42,2
Hulme	41,8
Stuck	38,9
Pace	37,8
Hunt	36,1
Merzario	35,9
Lauda	35,2
Scheckter	34,8
Ickx	33,7
Beltoise	31,4
Pescarolo	31,4
Hill	28,9
Peterson	27,8
Watson	27,5
Mass	25,5
Migault	22,4
Robarts	19,6
Ganley	17,6
Jarier	15,7
Brambilla	10,7
Redman	9,9
Edwards	9,1
Von Opel	8,6
Amon	8,1
Schenken	4,9

Le classifiche dopo JARAMA

IL COMPUTER «ratifica» i risultati della F.1

La classifica in pista	
1) Fittipaldi	9
2) Lauda	6
3) Scheckter	4
4) Regazzoni	3
5) Beltoise	2
6) Hulme	1
7) Hailwood	
8) Hill	
9) Brambilla	
10) Schenken	
11) Watson	
12) Edwards	
13) Jarier	
14) Van Lennep	
15) Schuppan	
16) Migault	
17) Pilette	
18) Redman	

Pagella inviato Autosprint	
●●●●●	Fittipaldi, Lauda, Scheckter, Regazzoni, Peterson, Hunt, Depailler
●●●●	Beltoise, Hulme, Hailwood, Brambilla, Jarier, Schuppan, Merzario
●●●	Hill, Schenken, Watson, Edwards, Pilette, Redman, Price, Von Opel, Reutemann
●●	Van Lennep, Migault, Larrousse
N.C.	Ickx, Mass, Pace, Pescarolo, Stuck

Classifica merito computer	
Fittipaldi	12,5
Lauda	12,5
Regazzoni	11,8
Scheckter	11,5
Hunt	11,2
Depailler	11,1
Peterson	11,1
Beltoise	11,0
Hulme	11,0
Hailwood	10,9
Jarier	10,9
Ickx	10,5
Merzario	10,1
Redman	10,1
Larrousse	9,7
Price	9,7
Von Opel	9,6
Hill	9,5
Brambilla	9,3
Pescarolo	9,0
Schenken	8,6
Mass	8,5
Watson	8,1
Reutemann	7,9
Pace	7,8
Edwards	7,7
Van Lennep	7,5
Schuppan	7,0
Migault	6,4
Pilette	5,9
Stuck	n.c.

Classifica mondiale	
Fittipaldi	22
Lauda	21
Regazzoni	19
Hulme	11
Beltoise	10
Reutemann	9
Hailwood	9
Scheckter	6
Stuck	5
Ickx	4
Depailler	4
Pace	3
Peterson	1
Merzario	1

Classifica pagelle inviato	
Regazzoni	23
Fittipaldi	22
Reutemann	21
Hailwood	20
Hulme	19
Depailler	19
Lauda	19
Scheckter	19
Peterson	19
Stuck	17
Beltoise	16
Merzario	16
Hunt	16
Pace	14
Watson	14
Ickx	13
Hill	13
Pescarolo	12
Jarier	11
Migault	10
Brambilla	8
Mass	7
Redman	7
Robarts	6
Edwards	6
Schenken	6
Ganley	5
Von Opel	5
Schuppan	4
Pilette	3
Price	3
Amon	2
Van Lennep	2
Larrousse	2

Classifica computer	
Regazzoni	60,2
Fittipaldi	57,7
Hailwood	54,6
Depailler	53,3
Reutemann	53
Hulme	52,9
Lauda	47,7
Hunt	47,3
Scheckter	46,3
Merzario	46
Ickx	44,2
Beltoise	42,4
Pescarolo	40,4
Peterson	38,9
Stuck	38,9
Hill	38,4
Watson	35,6
Mass	34
Migault	28,8
Jarier	26,6
Brambilla	20
Redman	20
Robarts	19,6
Von Opel	18,2
Ganley	17,6
Edwards	16,8
Schenken	13,5
Price	9,7
Larrousse	9,7
Amon	8,1
Van Lennep	7,5
Schuppan	7
Pilette	5,9

Le classifiche dopo NIVELLES

Realistico MONTEZEMOLO

CONTINUAZIONE DA PAG. 16

finisce che, in barba a tutte le regole, prendono la partenza in 31. D'altronde che dovevo fare io? Alla LOTUS ce l'hanno rimproverato che abbiamo fatto partire BRAMBILLA e con Brambilla sono entrati anche gli altri esclusi! Ma dovevo essere proprio io a dire no a Mosley per far partire Vittorio? Certo però che questo poi ti fa trovare in pista gente come Von Opel, Pilette, tanto per non fare altri nomi, con quel che capita... Ma alla vigilia chi me lo avrebbe detto che dovesse capitare proprio a noi? E adesso andiamo a Montecarlo, dove già la corsa è una roulette di per sé. Però penso che, se riusciamo a partire bene, con buoni tempi dalle prove, le nostre macchine dovrebbero avere le chances del Jarama.

«Ogni giorno che passa comunque c'è una novità. Hai visto la

TYRRELL? A parte il regalo dei cronometristi a REGAZZONI, se Scheckter è stato così forte è perché quella macchina, almeno per adesso, è apparsa molto stabile sui tratti più veloci, mentre invece si trova in difficoltà nel misto. Altrimenti non si spiega come potesse essere cambiata dal nero al bianco dal Jarama a Nivelles! Comunque lo sapremo meglio a Montecarlo. Alla LOTUS mi dà l'impressione che c'è un'aria un po' particolare. Vedo che succedono cose strane al box. Certo che ICKX mi sembra in gran simpatia a Chapman, il quale non lesina a volte critiche al suo d.s. Warr. PETERSON lo vedo girare più nel nostro box che in quello LOTUS quando non corre. Sai, è storia di sempre e di tutti! Chi invece mi fa amarezza è quel CARLOS REUTEMANN! A Nivelles ha tirato un sospiro di sollievo perché è riuscito a qualificarsi. Ora tu che ne dici? E' possibile che da Kyalami a qui la sua macchina abbia fatto una tale marcia indietro? Se l'ha fatta forse sarà perché Ecclestone avrà i suoi problemi per assistere bene più di una vettura come aveva prima. Li avremmo persino noi questi problemi! Ma d'altro canto lui ha interes-

se ai soldi di Pilette, ai soldi di Von Opel e così Carlos eccolo lì che annaspa per qualificarsi...»

Che ne dite? Quasi c'è da vergognarsi a metterci la firma sotto a questo articolo! L'ha scritto praticamente lui, Luca, con le sue parole chiare. E ti lascia ancora con un sospiro su «quel FITTIPALDI». Mi sa che se lo deve sognare la notte dopo Nivelles! «Sai, hai scritto giusto su AUTOSPRINT, forse ci voleva la vittoria di EMERSON, perché ha riportato un po' tutti noi alla realtà. L'euforia di Jarama era stata troppo dilagante! Io spero proprio che ce la facciamo a tenergli testa. Non fosse altro perché debbo evitarmi gli sfottò di Cristiano (Rattazzi, n.d.r.) che dal Brasile mi fa arrivare messaggi tipo:... State attenti, ve lo avevo detto io che EMERSON è forte! non vorrei che debba ridere tanto io alla fine...»

Che l'euforico nipote dell'avv. Agnelli non voglia dire: «Ve l'avevo detto io (in agosto n.d.r.) che dovevamo ingaggiarlo...»? Per la cronaca (e in... difesa di Luca): ma non è stato Cristiano a stendere anche i tappeti rossi per LAUDA?

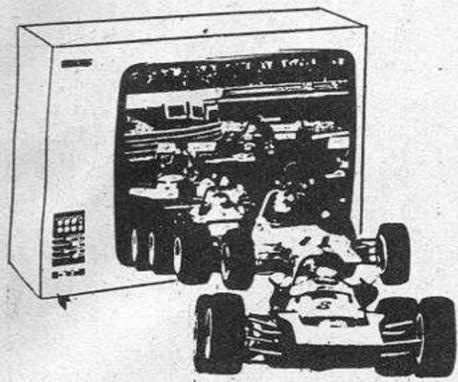
Il nostro «notaio» elettronico, in queste due ultime corse di Formula 1, non ha fatto altro in pratica che ribadire i risultati in pista.

Valutando i risultati al Jarama, il computer aveva perfettamente equilibrato i giudizi espressi dalla gara e dal nostro inviato: infatti, le tre classifiche coincidevano. In Belgio, si è assistito all'offensiva di Fittipaldi e di Lauda, che sono risaliti molto bene nella classifica generale dei valori. Lauda è passato al settimo posto assoluto nei punti-computer, mentre Fittipaldi ha superato Reutemann nelle valutazioni dell'inviato, oltre ad essersi installato al comando della graduatoria del mondiale, anche se Regazzoni resiste nelle classifiche di merito.

Frattanto, in attesa del G.P. di Montecarlo, rilassatevi con il terzo «Gran Premio a Quadretti», le cui regole sono ormai note. Chi avesse dubbi, è pregato di andarsi a rileggere il regolamento su Autosprint n. 5 o su Autosprint-Mese di aprile.

m. s.

(forse per far dimenticare la... doccia belga)



Anche PIGNA a «singhiozzo» (per l'addio)

Se pure non possiamo lamentarci — visto che il Gran Premio del Belgio è stato teletrasmesso — non ci sentiamo neppure di rallegrarci con la tv (anche se questa volta le diverse responsabilità vanno addossate completamente all'emittente belga) per la discontinuità del collegamento. Dividere in tre fasi, di quindici minuti ciascuna — salvo l'ultima, di circa venticinque minuti — una competizione di Formula 1 della durata complessiva di circa due ore è a dir poco sconcertante. Anche perché i momenti migliori, le «tappe» più interessanti e avvincenti sono rimaste tagliate fuori. Non che fosse prevedibile; resta comunque il fatto che ad ogni collegamento ciò che doveva accadere era già successo e doveva ancora avvenire e quindi l'interesse per la corsa è scemato notevolmente.

Invano Piero Casucci ha tentato di risollevarne le sorti di una trasmissione che si presentava, via via che il tempo scorreva, di una monotonia unica; ma anche per il nostro telecronista — che bisogna riconoscerlo, questa volta ha tentato di mettercela tutta — il compito non è stato certamente facile. Anche per una regia piuttosto scadente che, come tante altre volte è accaduto, specialmente nei nostri circuiti, si preoccupava soprattutto di inquadrare solo ed esclusivamente i piloti di testa senza interessarsi del resto dei concorrenti.

Ma chi è...Scheckter?

La mancata conquista del primo posto da parte di Lauda, e quindi della Ferrari, ha fatto il resto. E chi si aspettava una gradevole e piena giornata automobilistica è rimasto con l'amaro in bocca. Né è servita a risolvere le sorti della giornata la «Domenica sportiva» che, se pure abbastanza impegnata con la conquista dello scudetto calcistico della Lazio, non ha mancato di dedicare un po' del suo sempre prezioso spazio al motorismo. Solo che, e non poteva essere diversamente, a introdurre il breve filmato commentato da Poltronieri è stato il solito, ineguagliabile, impareggiabile Pigna. Che con la sua abituale «precisione» ha detto testualmente «Per il motorismo abbiamo la quinta prova del Campionato mondiale in Belgio di Formula 1, ha vinto Fittipaldi pas-

Con la fine del Campionato nazionale di calcio, come è consuetudine, ormai, la maggior parte delle rubriche sportive va in vacanza. Prima fra tutte — come abbiamo già detto — la «Domenica sportiva» che abbandona la sua veste scintillante e pignesca per abbigliarsi in maniera più modesta e — almeno se viene mantenuta la linea degli anni passati — più vicina ai gusti dei telespettatori che preferiscono maggior spazio alle diverse discipline piuttosto che agli show personali di questo o quel presentatore. Lo stesso discorso, sulla vacanza, ovviamente, vale per «Dribbling», la fortunata rubrica del sabato sera, che termina la sua prima edizione sabato 25 con in programma un servizio sull'automobilismo. «Vogliamo chiudere in bellezza — ci ha precisato Paolo Valenti che cura con Barendson la trasmissione presentata da Nando Martellini — con un collegamento da Montecarlo per il Gran Premio di Monaco del giorno successivo. Riteniamo che sarà molto interessante sia per il commento di Gino Rancati sia per la costruzione stessa del servizio. Abbiamo infatti previsto

l'installazione di alcune telecamere sulle macchine e quindi dovrebbe riuscire uno tra i migliori servizi di quest'anno».

Non mettiamo in dubbio le parole di Valenti anche perché sin dall'inizio — e lo abbiamo più volte ripetuto — «Dribbling» ha saputo egregiamente mantenere fede alle promesse fatte. Dal 25, giorno dell'ultima trasmissione, la rubrica va in ferie (riapparirà sul video in due sole occasioni, in luglio, ma esclusivamente per i mondiali di calcio) per prepararsi a tornare in ottobre migliorata soprattutto per ciò che riguarda la collocazione.

Terminano le rubriche fisse, ma non finiscono i collegamenti e i servizi vari. Per la settimana in corso, infatti, è prevista la «diretta» con Montecarlo per il Gran Premio di Monaco, in programma domenica 26, mentre il venerdì precedente (sul Nazionale, alle 18) verrà trasmesso un servizio su «Auto sicura e motori puliti» realizzato dalla rubrica «Il futuro comincia oggi». E speriamo che sia un buon... pronostico!

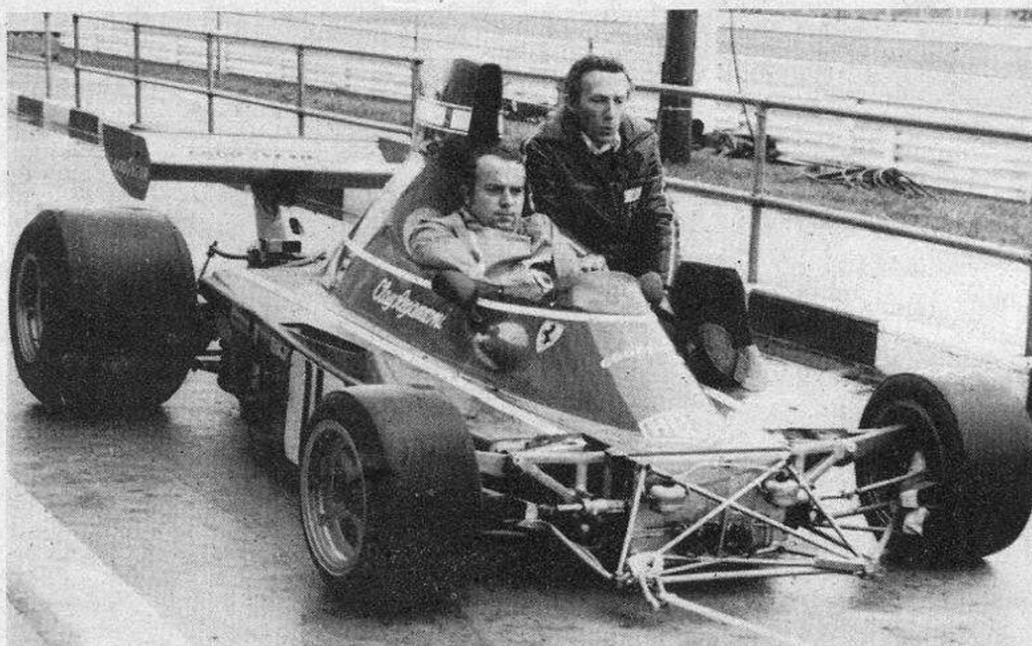


Immagine post-Belgio. Naturalmente questa in TV non si poteva vedere: perché è la Ferrari di Regazzoni che torna così scoperchiata ai boxes dopo la piroetta (contro il guard-rail) nelle prove. Conseguenze alla «carrozza»

sando in testa alla classifica dei conduttori con la Ferrari (!) e al terzo posto, e, pardon, a tre decimi di secondo è arrivata appunto la Ferrari di Lauda, il quale Lauda è a un punto nella classifica generale, appunto, del Campionato mondiale conduttori» proseguendo poi, più tardi con queste parole: «Abbiamo detto proprio qui, neanche a farlo a posta, alla 'Domenica sportiva', sette giorni fa, 'attenzione a Fittipaldi' e in effetti Fittipaldi, sia pure di un soffio, ha vinto su un lanciatisimo, comunque, Niki Lauda. L'altra Ferrari, quella di Regazzoni, si è fatta invece soffiare, proprio sul palo, il terzo posto dal... giovane... scusate adesso non ricordo esattamente il nome... (!)». (Era Scheckter n.d.r.).

L'ultima papera

Non c'è che dire. Pigna, alla vigilia della conclusione della sua rubrica ha voluto «concederci» un altro brillante esempio di presentazione televisiva. Sarà stata l'emozione del prossimo arrivarci (noi e tutti gli sportivi ci auguriamo, invece, che si tratti di un definitivo addio); sarà stata la stanchezza accumulata in tutti questi mesi di stressante partecipazione; sarà stata la commozione per essere stato designato come vincitore del Premio De Curtis '74 per la «personalità televisiva dell'anno»; ma è certo che Alfredo Pigna in questa penultima trasmissione è riuscito veramente — e forse come non mai — a toccare il fondo dell'ilarità. Tra le molte papere — o «disattenzioni» — vale la pena di citare quella, che sempre non automobilistica, ha divertito il pubblico più di ogni altra: l'annuncio della partenza del 150. Giro ciclistico d'Italia!

Gio' Luni

● Il FIAT 242 furgone a pick-up, è entrato ufficialmente sul mercato italiano dopo essere stato presentato a Torino nel novembre scorso. Può trasportare un carico utile di circa 1800 kg.

● La produzione di AUTOVEICOLI commerciali è in aumento: ha superato infatti, nel mese di febbraio 1974, del 18 per cento i livelli di produzione del pari mese dello scorso anno.

Programmi dal 21 al 27 maggio

<p>VENERDI' 24 Nazionale Ore 18,10 - Il futuro comincia oggi: «Auto sicura e motori puliti».</p> <p>SABATO 25 Secondo Ore 18,45 - «Dribbling», settimanale sportivo (ultima puntata).</p> <p>DOMENICA 26 Nazionale Ore 21,30 - «La Domenica Sportiva».</p> <p>Ore 15,15 - Eurovisione-Montecarlo: «Gran Premio di Monaco».</p> <p>TUTTI I GIORNI Secondo Ore 18,45 - Telegiornale sport (sabato, dopo «Dribbling»).</p>	<p>SABATO 25 Secondo progr. Ore 11,35 - Ruote e motori.</p> <p>DOMENICA 26 Secondo progr. Ore 12,00 - Anteprima sport. Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p>LUNEDI' 27 Progr. nazionale Ore 8,00 - Lunedì sport.</p>
---	--

TV Svizzera

SABATO 25
Ore 22,30 - Sabato sport, notiziario.

DOMENICA 26
Ore 15,15 - Eurovisione-Montecarlo: «Gran Premio di Monaco» (cronaca diretta a colori).
Ore 17,55 - Domenica sport.
Ore 21,55 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori).

LUNEDI' 27
Ore 19,45 - Obiettivo sport, commenti e interviste.

TV Capodistria

DOMENICA 26
Ore 15,20 - Telecronaca di un avvenimento agonistico.

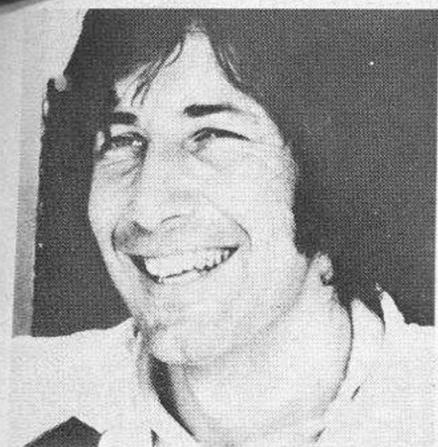
SABATO-DOMENICA

Programma nazionale

Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 19,00 - 21,00 - 22,50.

Secondo programma

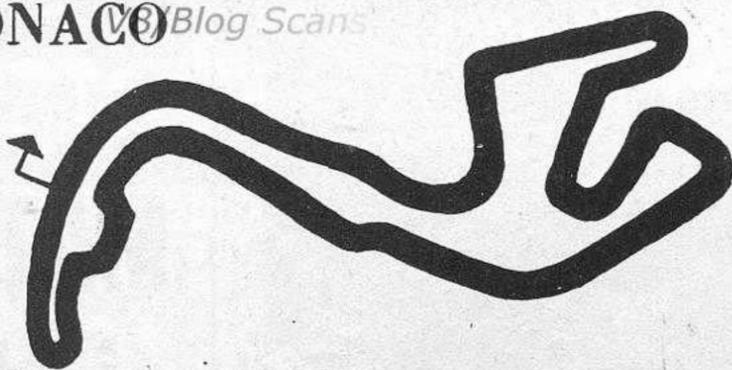
Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 18,30 - 22,30.



Un escluso:
Howden Ganley

Il GP MONACO

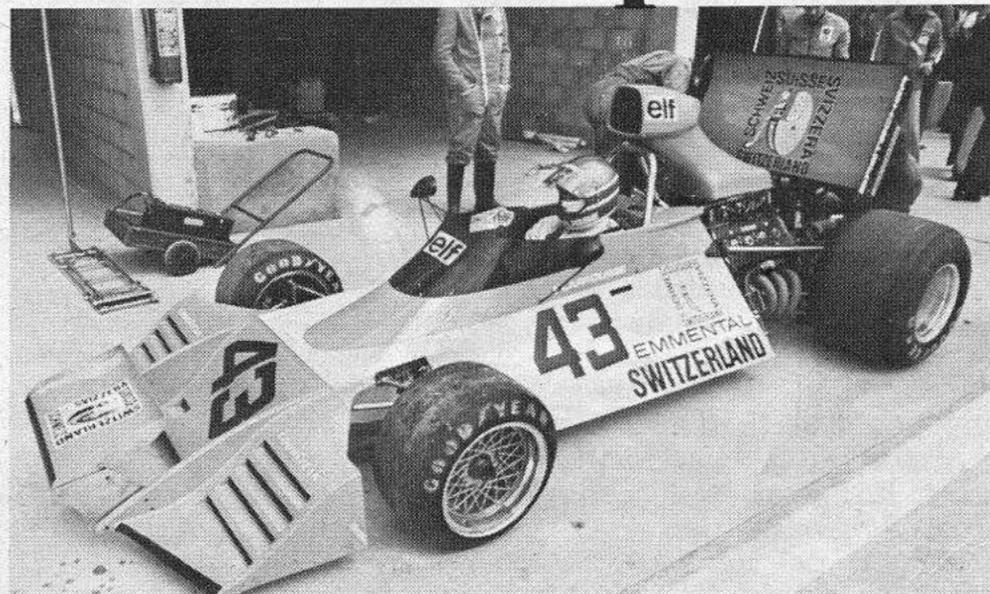
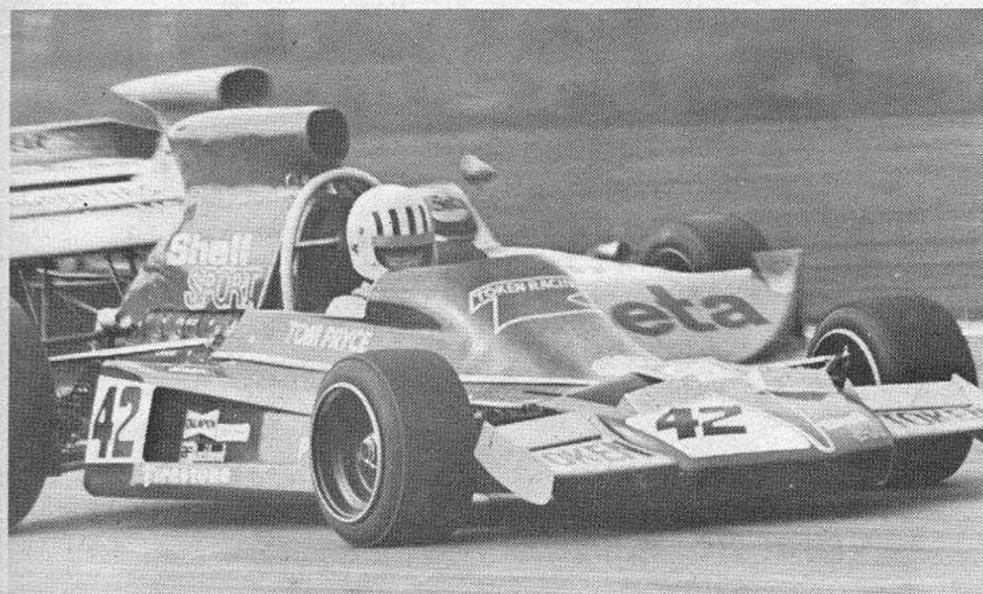
sempre
motivo di
«trovate»



L'altro escluso:
Gijs Van Lennep

La GPDA sempre più clan

Montecarlo «vietata» a 4 piloti!



Anche Tom Price, qui a Nivelles con la Token, è stato escluso d'ufficio

Gerard Larrousse è stato escluso perché ritenuto «immaturato» alla F. 1

MONACO - Quest'anno, le qualificazioni per i 25 posti di partenza del Gran Premio di Monaco sono cominciate... dieci giorni prima. Infatti, nella settimana scorsa, organizzatori e GPDA di comune accordo hanno deciso di «soltire» le fitte fila (ricordate Nivelles?) del circo di Formula 1 di quattro probabili iscritti: Larrousse, Van Lennep, Pryce e Ganley.

La cosa è abbastanza assurda poiché le prove di qualificazione, quelle in pista intendiamo, sono lì proprio per stabilire i più veloci e scartare i più lenti. Perché mai, allora, questa discriminazione a priori? Pensiamo a Tom Pryce, che a Nivelles si è comportato benissimo con la nuovissima Token. Senz'altro, l'esperienza di Monaco in Formula 1 gli avrebbe giovato, poiché non è detto che sarebbe stato proprio lui uno degli esclusi.

Ad ogni modo, restano tre nomi da togliere dall'elenco degli iscritti, e la loro identità sarà nota solo alla fine dei tre turni di prove che inizieranno giovedì prossimo. Come al solito, contorni di lusso con il Gran Premio di Formula 3, una gara del Challenge Europeo di Formula Renault, e la gara femminile con le Renault R 5 LS, completeranno il week-end. Il Gran Premio è previsto su 78 giri del rinnovato circuito (quello dello scorso anno) di 3278 metri, per un totale di 255,684 chilometri.

Qui i 25 che dovrebbero correre

N. gara	Squadra	Pilota	Vettura
1	John Player Team Lotus	Ronnie Peterson	Lotus-JPS 9
2	John Player Team Lotus	Jacky Ickx	Lotus-JPS 9
3	Elf Team Tyrrell	Jody Scheckter	Tyrrell 007
4	Elf Team Tyrrell	Patrick Depailler	Tyrrell 006
5	Marlboro Team Texaco	Emerson Fittipaldi	Texaco-Marlboro M 23
6	Marlboro Team Texaco	Denis Hulme	Texaco-Marlboro M 23
7	Motor Racing Developments	Carlos Reutemann	Brabham BT 44
8	Motor Racing Developments	Rikki Von Opel	Brabham BT 44
9	March Engineering	Hans-Joachim Stuck	March 741
10	March Engineering	Vittorio Brambilla	March 741
11	Ferrari SEFAC	Clay Regazzoni	Ferrari 312 B3
12	Ferrari SEFAC	Niki Lauda	Ferrari 312 B3
14	BRM Limited	Jean-P. Beltoise	BRM P 201
15	BRM Limited	Henri Pescarolo	BRM P 160 E
16	UOP-Shadow Racing	Brian Redman	UOP-Shadow DN 3
17	UOP-Shadow Racing	Jean-Pierre Jarier	UOP-Shadow DN 3
18	Bang & Olufsen Team Surtees	Carlos Pace	Surtees TS 16
19	Bang & Olufsen Team Surtees	Jochen Mass	Surtees TS 16
20	Frank Williams Racing	Arturo Merzario	Iso-Marlboro
22	Team Ensign	Vern Schuppan	Ensign N 124
23	Trojan-Tauranac Racing	Tim Schenken	Trojan T 103
24	Hesketh Racing	James Hunt	Hesketh 308
26	Embassy Racing	Graham Hill	Lola-Embassy T 370
27	Embassy Racing	Guy Edwards	Lola-Embassy T 370
28	John Goldie-Hexagon Racing	John Watson	Brabham BT 42
30	Chris Amon Racing	Chris Amon	Amon AF
33	Yardley Team McLaren	Mike Hailwood	McLaren-Yardley M 23
37	BRM Limited	Francois Migault	BRM P 160 E

LE ORE delle corse

	giovedì	venerdì	sabato	domenica
32. G.P. di Monaco, sesta prova del Mondiale piloti	prove ore 17-18,30	prove ore 8,40-10	prove ore 15,10-16,40	gara ore 15,30 78 giri pari a km 255,684
16. G.P. di Formula 3	prove ore 13,10-13,50 14,40-15,20	prove ore 5,30-6,10 7-7,40	1. batt. 11,30 2. batt. 13 finale 17,40 24 giri	—
Challenge europeo Formula Renault 3. prova	prove ore 10-10,40 11,30-12,40	—	—	gara ore 11 20 giri
Criterium Femminile	—	—	prove ore 10-10,30	prove ore 12-12,20 gara ore 12,30 15 giri

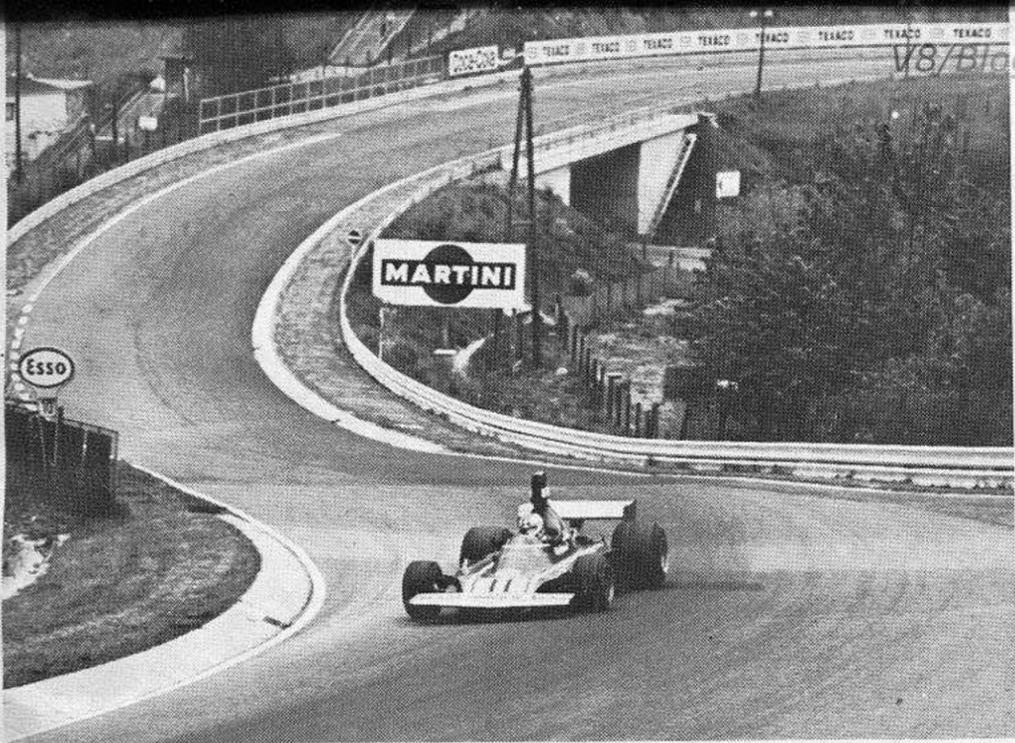
L'occasione migliore per gli italiani F. 3

Se lo scorso anno Montecarlo ci ha concesso qualche buon piazzamento (ricordate la prova di Francia?) quest'anno dovrebbe essere proprio l'annata buona per gli italiani che si presentano in massa a quella che non a torto è ritenuta la prova più interessante per la F. 3 internazionale.

E' nota infatti la carenza di tali monoposto in Francia, dove l'Alpine ha cessato ogni attività in questo settore (rimangono le Martini) e in Inghilterra dove la mancanza di uno sponsor adeguato per quello che era il campionato più interessante a livello europeo ha praticamente dato un colpo mortale a questa formula a metà strada tra l'addestrativo e il professionale. Solo in Italia si sono mantenute una discreta serie di vetture (sempre made in England), con le quali in massa si trasferiranno, data l'assenza di concomitanze tutti nostri piloti più ambiziosi.

Con le GRD, da questa gara con un nuovo spoiler tipo F. 2 e finalmente con cupolino per il motore, sempre Nova Ford, saranno certamente Artina, Martino, Zorzi, Pedro Passadore, Alex Ribeiro, Colombo, Pesenti Rossi, Spreafico e Mantova, che dopo aver distrutto la sua Brabham al Nurburgring debutterà appunto a Montecarlo con questa nuova vettura.

Dall'altra parte della barricata, in casa MARCH, saranno certamente della partita Francia, Cinotti, Pescia, Leo-



E' caduto un «muro»

Clay Regazzoni tutto solo nelle prove Goodyear al Nurburgring. Le Ferrari sono andate fortissimo, e Lauda ha superato il «muro» dei 7 minuti sul giro

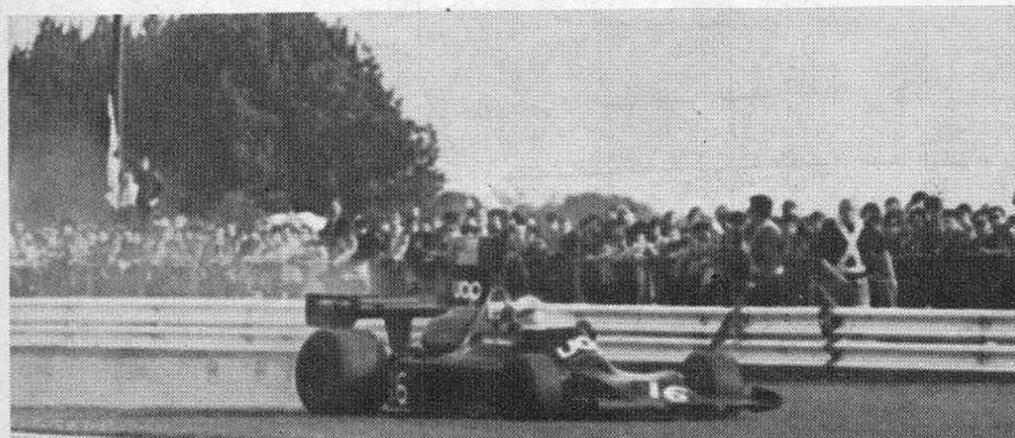
NURBURGRING - E' caduto un altro dei « baluardi » dell'automobilismo mondiale: per la prima volta nella sua storia, il Nurburgring è stato percorso in meno di sette minuti. L'onore è toccato a Niki Lauda, che con la Ferrari reduce dal GP del Belgio ha percorso i 22.835 metri del classico tracciato tedesco in 6'58"2, poco c'è mancato che anche Regazzoni riuscisse nell'impresa, e forse a migliorarla, dato che ha ottenuto 7'01"6 pur con una avaria al motore, tanto che ha passato il traguardo a motore spento. Nella stessa sessione di prove libere, di lunedì e martedì scorso, che è comunque stata frammentaria per la pioggia intermittente, c'era anche Fittipaldi che si è fermato a 7'11", più o meno il tempo record dello scorso anno di Carlos Pace.

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

ni, Martini, Ghinzani, Cerulli e gli inglesi, capitanati da Brian Henton, oltre all'australiano Larry Perkins. Anche per le March, che montano in maggior parte motori Holbay sono state apportate migliorie, specie ai motori (in attesa di un eventuale futuro BMW, dal momento che a Monaco si sta lavorando con molto interesse in questa direzione) mentre diverse di queste vetture monteranno pneumatici Goodyear con i quali si è trovato tanto bene Perkins nell'ultima gara a Casale.

Oltre a questi naturalmente tanti altri: parliamo del gruppo delle Brabham BT 41, con Maggi, Pavesi, Manzoni e « Lucas », poi la nuova MP che dovrebbe far esordire Carlo Giorgio, la nuova Branca e forse anche qualche novità assoluta.

Si parla già di cento macchine iscritte: ci sembrano un po' tante. Sta di fatto che un buon terzo sarà costituito da italiani, alla disperata ricerca di un « posto al sole » di Montecarlo.



Brian Redman, fotografato a Nivelles mentre accosta sul prato con il motore della sua Shadow rotto. I rapporti di Redman con il team UOP sono tesi

REDMAN lascia la SHADOW?

LONDRA - Nel « campo » UOP Shadow non regna la serenità. Redman parla di lasciare il team, se la sorte non migliorerà a Monaco e corre voce che il progettista di Hesketh, Postlethwaite, sia stato invitato a passare alla Shadow. Redman potrebbe non restare disoccupato a lungo, dato che si è già fatto il suo nome in rapporto alla seconda F. 1 del Parnelli-Firestone. Normalmente un tipo allegro, Redman a Nivelles era avvilito e diceva che corre soltanto « ...prima di tutto per avere la possibilità di vincere, poi perché gli piace, quindi per il denaro... In fondo non ho voglia di tutte le seccature che comporta la F. 1 — ha aggiunto — non mi va tutto l'insieme, non mi vanno le notti senza dormire, mentre potrei correre in testa, nelle gare di F. 5000 in America ». Chi ha perso l'entusiasmo, Redman o la Shadow? Brian fa notare che tanto lui che Jarier erano in nona fila nello schieramento, diciottesimo e diciannovesimo come tempi a Nivelles, staccati di soli 2/10. Sentiva di dovere spiegare qualcosa. Intanto, se le cose non miglioreranno in modo notevole, prenderà altri accordi per il resto dell'estate...

e. y.

Il GOVERNO continua a giocare con il cittadino - automobilista

MATTEOTTI già pensa ai divieti di ottobre

ROMA - E' ormai scontato che sarà il Governo a fare la sua bella figura decidendo nella prossima riunione a palazzo Chigi, (venerdì o sabato prossimo) la fine, per altro non definitiva, dell'austerità. Pure avendo la necessaria delega, il Comitato Tecnico delle misure restrittive in materia di consumi petroliferi, si è pronunciato di nuovo su una sospensione, ma limitata nel tempo, del divieto di circolazione articolato su le targhe alternate. La prima volta si era espresso per garantire la regolarità della campagna elettorale delle votazioni per il referendum, dando via libera alla motorizzazione nelle domeniche 5 e 12 maggio; nei giorni scorsi invece ha preso una analoga decisione per una liberalizzazione limitata la domenica 19 al giovedì 23 maggio, festa dell'Ascensione, ma solo per dare tempo al Governo di definire il nuovo « pacchetto » di austerità che interesserà solo ed eventualmente dalla prima domenica di ottobre in poi.

I ministri competenti e lo stesso Presidente Rumor sanno tutto sui vantaggi e gli svantaggi del blocco totale e alternato della circolazione, sulle contrazioni dei consumi di carburante, sull'efficacia dei limiti di velocità, ecc. Ma, tanto per non smentirsi, qualsiasi decisione prenderanno nella loro prossima riunione, i ministri si saranno ben guardati dall'ispirarsi a principi tecnici e a considerazioni obiettive, preferendo i soliti compromessi di partito e (perché no) di corrente, per non scontentare alcuno.

Che il Comitato Tecnico presieduto dal senatore Sarti abbia finora lavorato senza la indispensabile autonomia e senza il necessario coordinamento, specie nei rapporti con le associazioni di categorie interessate, è un dato di fatto incontrovertibile. E una riprova, la più lampante, la si ha con la decisione di escludere la domenica 26 maggio dalla libera circolazione.

Come è possibile fare in tempo a richiedere le autorizzazioni a circolare la domenica se il sabato pomeriggio il Governo dovesse ripristinare le targhe alternate? Ecco perché noi diciamo che siamo già in regime di liberalizzazione. La fine dell'austerità come **AUTOSPRINT** aveva anticipato, data per noi dalla domenica 5 maggio.

Ogni restrizione sarà dunque sospesa per tutto il periodo estivo. Ogni restrizione, salvo il limite di velocità, che essendo stato imposto quale strumento atto a contenere i consumi di carburante dovrebbe essere cancellato. Invece i nostri governanti sono per una conferma dei limiti sulle strade (100 kmh) e per un ritocco di quelli autostradali (forse elevati a 130 o 140 kmh) per motivi di... sicurezza. E' un altro alibi: il limite di velocità, lo ricordiamo, è un provvedimento amministrativo, per altro non segnalato e quindi non comporta alcun rispetto a norma di codice. Dipenderà dal comportamento dell'automobilista italiano la definitiva abrogazione delle misure restrittive in materia di circolazione o al suo ripristino, subito dopo la fase estiva. Lo ha detto il Ministro dell'Industria De Mita in un intervento alla Commissione Finanze Tesoro del Senato.

« Speriamo che il senso di responsabilità e l'autodisciplina degli utenti della strada — ha detto ancora De Mita — ci assecondino per evitare in futuro l'applicazione di misure restrittive che purtroppo per una economia come la nostra sono inevitabili ». Che bella scusa! L'on. Colombo (in perfetta armonia con il suo predecessore al Tesoro, l'on. La Malfa) è intanto, e comunque, per l'aumento del prezzo della benzina. Le 20 lire (almeno venti) di maggior carico fiscale se da un lato rappresentano un correttivo per la nostra bilancia, dall'altro frenano indubbiamente il consumo, più di quanto in cinque mesi e mezzo abbia potuto l'austerità.

L'on. Giolitti si è affezionato alle targhe alternate ma come De Mita è contrario al ritocco del prezzo dei carburanti. Adesso a dire la sua c'è pure un'altra voce, sempre autorevole e quindi... insidiosa. L'ha elevata l'on. Matteotti, ministro del Commercio con l'estero, che sostiene per il prossimo autunno-inverno una sua linea basata su tre punti:

- ① Divieto della circolazione nei giorni festivi infrasettimanali;
- ② Controlli più severi (sic!) dei limiti di velocità;
- ③ Temperatura massima per il riscaldamento domestico a 18-20° e non oltre.

E' un « mini-pacchetto » (l'ennesimo) che non concorda con quello suggerito dal Comitato Tecnico presieduto dal Senatore Sarti, un Comitato che è anche apertamente contestato dalla Commissione Trasporti della Camera, mai interpellata sull'argomento austerità.

Secondo Sarti, che ricordiamo è il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, la situazione dopo le ferie estive dovrebbe essere ancora del tipo di targhe alternate se non saranno stati raggiunti certi traguardi di contenimento dei consumi; il traffico privato deve essere invece con effetto immediato bandito dai centri storici; i limiti di velocità dovranno essere confermati. Ormai non c'è più tempo per fare previsioni, per avanzare ipotesi. Questa è finalmente la settimana della verità.

Lino Ceccarelli