

Il museo delle cere (CSAI)

LEGGETE SUBITO

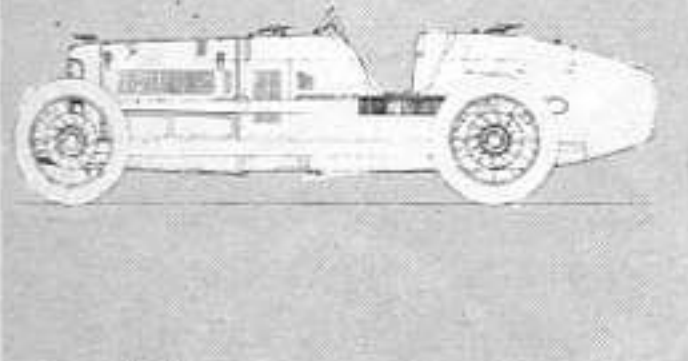
Retrosce
na e choc USA



DA PAGINA 6

I conti in tasca alla F. 2 CSAI

DA PAGINA 16



50 anni fa la P. 2...

DA PAGINA 50

25 DOMENICA SPRINT

44 KARTING

45 MOTORAMA

62 TUTTE SPRINT

64 POSTA ESPRESSO

66 MARKET AUTO

● La battaglia per la democratizzazione della CSAI è in pieno svolgimento. Se ne sono apprese delle belle sul retroscena dell'ultimo Consiglio Generale dell'ACI, nella cui sede è scoppiata la contestazione dei Presidenti di AC, i quali si sarebbero visti sminuiti dal nuovo statuto democratico CSAI. Come sapete è stata nominata una nuova commissione composta dai presidenti di Roma, Torino e Palermo, più dai direttori degli AC di Milano, Firenze e Bologna e naturalmente con l'ing. Rogano e Saliti. Tra gli argomenti di discussione c'è il problema della rappresentatività, in seno al nuovo Consiglio CSAI, dell'Associazione Circuiti e degli organizzatori. Proprio su questo tema l'ing. Borracci, presidente dell'AC Firenze, prima di entrare nella sala del consiglio ACI abbordò Rogano per sollecitargli la necessità di affrontare appunto la questione. E il presidente CSAI pare si sia affrettato a dirgli: «E' Carpi che non vuole, perciò solleva pure il problema in Consiglio». Cosa che Borracci sembra abbia fatto. Ma Rogano si fece di cera e non disse una parola di fronte a tutti gli altri. Senza prendere posizione, lasciò in stallo l'argomento così come aveva fatto a Mantova.

● Sapete chi ha garantito economicamente a Brambilla la March-Beta per Truffo al Mugello? E' giusto dirlo, perché bisogna smetterla con chi si fa bello a spese degli altri. E' stato un assegno di cinque milioni di Palazzoli, il « socio » di Merzario.

● La vicenda della ex squadra azzurra F. 2 CSAI (sulla quale nelle prossime pagine vi diamo altri clamorosi sviluppi e retrosce) si arricchisce sempre di curiose annotazioni passate. Eccone un'altra. Dopo la scomparsa di Dragoni sembrava accettata la proposta ANCAI di nominare d.t. della squadra Andrea de Adamich. Ma indovinate un po' chi si oppose? Enzo Ferrari! Che cosa c'entrava? Qualcuno spiegò: « Poiché il giovane pilota che valorizzeremo andrà alla Ferrari... ».

● Allora si spiega anche la sicumera di Maurizio Flammini quando, nell'intervista televisiva dal Mugello, disse senza riserve che il suo obiettivo era la Ferrari F. 1! Disse anche che si riteneva « molto forte sul bagnato ». Infatti con le tre « confidenze » in cui si esibì in simili condizioni di asfalto i conti dei telai del team azzurro sono infatti vertiginosamente — Saliti!... — (qualsiasi riferimento è puramente un errore tipografico).

● Sono in molti ad essere perplessi sulla dimensione delle spese del team azzurro, per disputare solo cinque corse. Molti si chiedono come fanno gli altri piloti (stranieri anzitutto) i cui sponsor sono ben più « tirati ». Ma non dimentichiamoci che si tratta di una « formazione di stato » e con la moda corrente, quando a pagare è la comunità, non si guarda troppo per il sottile. Per esempio: perché i motori BMW della squadra azzurra non avevano il limitatore di giri a 9000? Pare che ai due azzurrini la « spia » desse fastidio. E così, allegri, che belle tirate anche a 10.000!

● Pare che le prestazioni di Merzario con la Iso abbiano convinto quel gran mecenate e vero appassionato dello sport automobilistico che è il conte Zanon a « dare una mano » a Williams, magari con la possibile contropartita di una disponibilità di una seconda macchina Iso al G.P. d'Italia. L'appoggio del conte avrebbe permesso a Frank di rendere disponibile anche per Merzario (finalmente) un Cosworth '74. Nelle prime prove di Digione si è rotto subito « scaldando » ma, essendo in garanzia, non c'è stata rimessa economica.

● Dopo la sconfitta americana anche la beffa per la squadra Alfa. Il suo capo meccanico Luppi è rimasto negli Stati Uniti per un attacco di epatite virale e le autorità sanitarie americane hanno subito provveduto a far vaccinare tutti gli altri componenti della squadra milanese, piloti compresi.

SAN QUENTIN
STATE PRISON
NO. 106-59...

CARD AUTOSPRINT
TI SCRIVO DAL CARCERE PERCHE' HO
COMPIUTO UN FURTO, ERAVAHO TANTI
PERO' ANCHIO ERO UN COMPLICE, HO
RUBATO IL "MONDIALE MARCHE AD INOLA
SONO COLPEVOLE E MI PENTO PER QUELLO
CHE HO FATTO PERCHE' IL
"DINO FERRARI" MERITAVA
"ALMENO QUESTA
GARA - GLI SPORTIVI"
EMILIANO - ROGAUOLI
E' NON NON MI PERDONERANNO MAI
CIO' CHE HO FATTO E FANNO BENE PERCHÉ UN
PO' DI GIUSTIZIA CIVILE - SCENTERO' LA MIA PENA
(SPERO) FIN QUANDO NON AVO' RESTITUITO QUELLO CHE
HO "PORTATO VIA" GLI SPORTIVI E' GIUSTO CHE SE LA RIPRENDANO
SIGNATURE - CSAI -

● Questa lettera è arrivata in redazione da un affezionato lettore di Forlimpopoli. E poi si dice che i lettori non abbiano le idee chiare (oltre che spiritose)!...

● Dai giornali: « Proibito il festival pop dei 50 mila all'Autodromo di Misano Adriatico ». La notizia spiega: « il Questore di Forlì si è opposto perché la località è agibile solo per corse motoristiche ». Meno male! Almeno così abbiamo saputo che l'Autodromo di Santamonica, perlomeno per le corse motoristiche è definitivamente idoneo, cosa che finora l'organo poliziesco di Forlì aveva accuratamente evitato impegnarsi ad ammettere!

● Appena vinto il Mondiale Marche la Matra ha annunciato che... continuerà a correre in questa stagione. Sarà anzi presente nell'appuntamento di casa al Ricard, di mezzo agosto, con terza vettura affidata (pare) al duo di lusso Fittipaldi-Peterson. Proprio come la Ferrari negli anni passati, vero?

● Si dà il caso che, proprio dove accadono grane serie per i concorrenti italiani partecipanti ai mondiali automobilistici, i delegati « da turismo » CSAI non ci sono. Vedi per esempio Le Mans, dove c'era la grana del carter cambiato alla Matra e che doveva costare una importante squalifica alla squadra blu, cosa che avrebbe lasciato ancora aperto il Mondiale Marche. Vedi ora l'assenza a Watkins Glen dove, di contro, la presenza del delegato CSAI avrebbe forse permesso di indirizzare in altro modo la rigida applicazione del regolamento nei confronti dell'Alfa squalificata di Merzario-Andretti che, se avesse conservato il quinto posto, avrebbe lasciato ancora aperta una porta (di due punti) alla incertezza finale del mondiale sport.

● Quello che è indegno nell'applicazione dei regolamenti (a parte il ritardo dei dirigenti americani nel rendere operante la squalifica a fine corsa, con il rischio corso dai piloti) è appunto che in una corsa si agisca con il più spietato rispetto alla lettera dei regolamenti e in un'altra (vedi Le Mans) ignorandoli senza pudore a favore dei concorrenti di casa. Se non c'è un rappresentante ufficiale a far la voce grossa, chi evita il peggio? Se qualcuno vuole continuare a sostenere che i nostri rappresentanti sportivi contano qualcosa ecco dunque la prova del contrario. Così stando le cose, diventa allora opportuno e necessario che si risparmiino perlomeno quei milioni spesi in turismo dai signori delegati CSAI, visto che quando debbono servire a qualcosa essi non ci sono. Perlomeno si faranno tornare i conti (della bilancia dei pagamenti con l'estero) della Commissione Sportiva!

● Tra le tante grane in piedi per la CSAI-delle-soluzioni-arrangiate c'è anche quella di Pregliasco. Il giovane lancista, per poter disputare la Targa Florio, si è visto concedere d'ufficio la licenza di 1. categoria che, per regola, non gli sarebbe spettata perché non aveva mai corso in circuito. Ora altri rallysti vogliono la stessa concessione. Come se la caverà Rogano?

● Pare che in Italia l'unico servizio postale che funzioni, oltre quello delle brigate rosse, sia quello garantito dal « postino tricolore CSAI », al secolo il signor Giachini, che è puntuale a tutti gli appuntamenti della F. Italia (per « portare gli assegni » si dice).

● Tanto per intenderci su come in Italia si depaupera organizzativamente questo sport: il G.P. Lotteria F. 5000 ha contato a Monza 5200 paganti. C'è da chiedersi: è stato giusto sciupare il ricco finanziamento dell'Ente Lotteria per una gara del genere?

● Lella Lombardi, facendosi fare foto a Monza per la Etienne Aigner assieme a Regazzoni, si è vista acclamare dalla folla che... la voleva in Ferrari. L'ing. Forghieri, che era col team modenese impegnato nelle prove di quei giorni, si è diplomaticamente eclissato.

● La Lombardi ha terminato un carosello TV per la Bassetti: è una delle 5 donne importanti prese in diversi settori (c'è il primo violino donna della Scala, una « capitano di lungo corso », una donna che fa regate ecc.).

Marcellino



Vedete che vuol dire diventare Jackie Stewart? Poter baciare sulle labbra anche Liz Taylor.



DOVE

corriamo domenica



La
CERAMICA SANTERNO
di IMOLA

Vi presenta
le manifestazioni in programma
per la prossima settimana

LUGLIO

Le corse in calendario dal 26 luglio al 4 agosto 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
fino al 15-8	Scuola di pilotaggio	Scuola Morrogh	Autodromo di Monza		● Scuola piloti, tutti i giorni tranne il lunedì	Corsi di pilotaggio	
26-28	36 Ore Uniroyal	Germania	Circuito del Nurburgring Km. 28,290		●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	Mueller-Friedrich (Porsche-Carrera RSR)
27-28	Road America	Stati Uniti	Circuito di Elklart Lake Km. 6,440		●●● F. 5000 e TRANS-AM	Velocità in circuito	F. 5000: Redman (Steed Lola) TRANS-AM: Greenwood (Corvette)
27-28	Salita Friburgo-Schauinsland	Germania	Friburgo-Schauinsland di km 11,15		●●● Camp. Europ. Montagna T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F2, F3, FV, FSV	Velocità in salita	Nel '73 non si è disputata. Nel '72: Perrot (March F. 2) 10'12''39, media 131,568
27-28	Rally Mainz	Germania			●●●	Rally	
27-28	24 Ore di Francorchamps	Belgio	Circuito di Francorchamps Km. 14,100		●●● T1, T2	Velocità in circuito	
27-28	G.P. di Dublino	Irlanda	Circuito di Mondello Park Km. 1,990		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Holland (Trojan) 56'01''2, nuovo record
27-28	Salita di Bayerwald Roetz	Germania			●●● tg	Velocità in salita	
27-28	Salita di Chamrousse	Francia			●●● tg	Velocità in salita	Mieusset (March) 7'37''47 nuovo record
27-28	2. Trofeo Rosello Alto Sangro	Sc. Grifone Abruzzo	Part. Rosello Arr. Rosello tot. km. 66	ore 9 ore 11	● TRN	Rally	Vincenzo Garaffa (Lancia Fulvia)
27-28	1. Giro Valli Pinerolesi	Sc. Perosa Corse	Part. Pinerolo Arr. Perosa Argentina tot. km. 189	ore 21 (27) ore 5,25 (28)	●	Regolarità	Si effettua per la prima volta
28	G.P. Pergusa - 3 Ore GT - 2 Ore G. 1, 3	Sc. Nissena-Ateneo AC Enna	Autodromo di Pergusa Km. 4,800	ore 9 ore 19	●●● T1, GT3, GT4, Mexico, F.F.	Velocità in circuito	Si effettua per la prima volta
28	G.P. Van Het Maasland	Belgio			●●●	Rallycross	
28	Coppa Teodori	AC Ascoli Piceno	Ascoli, via 3 ottobre Colle S. Marco, km 10,200	ore 9 ore 13	●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Mauro Nesti (March-BMW) 4'59''38, media 120,280 kmh

AGOSTO

1	Gara a Trois Rivières	Canada			●●● F.B./Atlantic	Velocità in circuito	
1	Salita di S. Marcial	Spagna			●●● tg	Velocità in salita	
2-4	Rally dei 1000 Laghi	Finlandia			●●● Camp. Marche Rally	Rally	
2-4	Rally del Danubio	Romania			●●● Camp. Europeo Piloti Rally	Rally	Rohrl-Berger (Opel Ascona 1900 RS)

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

4 agosto: ITALMUGELLO - rinviata a data da destinarsi ●

28 luglio: COPPA SANTAMONICA - annullata ● 28 luglio: CORSA A MANTORP PARK - annullata ● 3-4 agosto: CORSA A ORAN PARK - rinviata al 17 novembre ● 4 agosto: CORSA A SILVERSTONE - annullata.

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.52

Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.52 di Bologna e vi risponderà TELESPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserite in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare a qualsiasi ora del giorno e della notte, naturalmente nei giorni delle corse (sabato e domenica). TELESPRINT, la rubrica di tutte le corse minuto per minuto, è un servizio per i lettori di AUTOSPRINT.



Il Mondiale MARCHE '74 si è concluso al «GLEN»: e il pilota belga azzarda una seducente proposta (anche tenendo conto dell'offensiva Europea alla velocità in auto)

Copyright per l'ITALIA

AUTOSPRINT

presenta



GLI ARGOMENTI di

Perché NO una COPPA del MONDO Automobile?

di ritorno alla velocità libera continuerà a veleggiare fra la clientela.

Non è però meno vero che non si andrà più in là di oggi, ed ecco che la prospettiva di consacrare la 24 Ore di Le Mans allo sviluppo di modelli stradali da 340 o 350 kmh è senza fondamento. Ma per di più, i modelli più estremisti esistenti finiranno per sparire uno ad uno, sostituiti di volta in volta da nuovi modelli del tipo richiesto dalla clientela. E nessuno può mettere in dubbio che, sottomeso alla morsa definitiva dei 140 al massimo, l'utente sarà oggetto di un mutamento, i suoi bisogni in materia essendo largamente soddisfatti e non si interesserà più per nulla alla prestazione divenuta cosa inutile e farà portare le sue aspirazioni sulla comodità, sull'equipaggiamento o la raffinatezza. Ciò significa che un cambiamento dell'automobile sarà la conseguenza inevitabile del cambiamento dell'utente.

E, detto questo, che interesse si crede che l'industria troverebbe ancora nella pratica della competizione? Di sicuro sappiamo da molto che già ora essa non ricerca altro che prestigio come argomento pubblicitario indiretto. Ma chi potrebbe immaginare che l'acquirente di domani potrà ancora essere sensibile all'argomento pubblicitario del successo sportivo quando la prestazione non avrà più alcun significato per lui?

Dunque, mi sembra, si perde tempo se si impiantano nuove regole sportive e nuovi campionati mondiali che prendono in

considerazione vetture di serie, vetture di serie modificate e fino alle vetture di tipo «silhouette», perché l'industria non ha più la minima ragione di investire in questo campo.

Significato del prestigio

Rimane il prestigio. E' questo fa correre i partecipanti al campionato del mondo marche attuale. Ma basterebbe continuare a riservare questo campionato allo sport prototipo per assicurare la sua serenità. Le spese di partecipazione che implica sono immense e le entrate che assicura sono estremamente modeste, in modo che il numero (già assurdamente basso) dei veri costruttori che vi partecipano non può che diminuire ancora di più, quando sono già troppo pochi, non soltanto per far venire il pubblico pagante, ma per tenere sveglia l'attenzione del grande pubblico! In altre parole, il campionato del mondo marche (o dei costruttori, come si vuole) per quanto tradizionale, affascinante

e ammirevole esso sia, è fin da ora già un morto vivente.

A meno che gli si infonda sangue nuovo! Cosa che si potrebbe fare, mi sembra, nel modo più semplice. Perché sarebbe senza dubbio sufficiente rendere ufficiale il carattere profondo di prestigio nazionale (e non prestigio privato) che fa entrare in arena Alfa Romeo, Ferrari o Matri. Che si direbbe di una «Coppa del Mondo» fra paesi costruttori, dove ognuno di essi sarebbe rappresentato da una squadra, esattamente come per la Coppa Gordon Bennett che scosse l'opinione pubblica all'inizio del secolo?

Personalmente immaginerei una squadra nazionale formata da due squadre di marche, con tre vetture ciascuna, che fanno scendere in campo l'una delle tre litri e l'altra delle due litri. Non dubito che, essendo il sentimento nazionale messo in causa direttamente, una tale Coppa del Mondo riunisca automaticamente squadre italiane, tedesche, inglesi e francesi, e forse presto una squadra giapponese.

Così, senza nemmeno contare sui paesi costruttori di minore importanza che non mancherebbero di manifestarsi presto o tardi, si potrebbero avere di sicuro fra 24 e 30 vetture tanto competitive che rappresentative e il titolo di «Coppa del Mondo», con l'aiuto della TV internazionale non mancherebbe di entrare in gioco per il più gran bene dell'iniziativa. Un'ultima modifica sarebbe utile: non stancare il grosso pubblico con una lista interminabile di partite di campionato. La soluzione più semplice, e anche la più radicale, sarebbe di accordare una batteria di campionato a ciascun paese partecipante alla coppa. Cosa che sarebbe un argomento in più per la partecipazione. Tutto il sistema, d'altronde, sarebbe di una grande semplicità. Ma è ben per questo che non oso sperare che ottenga l'attenzione dei poteri sportivi internazionali, imbevuti di sofisticazioni!

Jacky Ickx

Massimo: 140

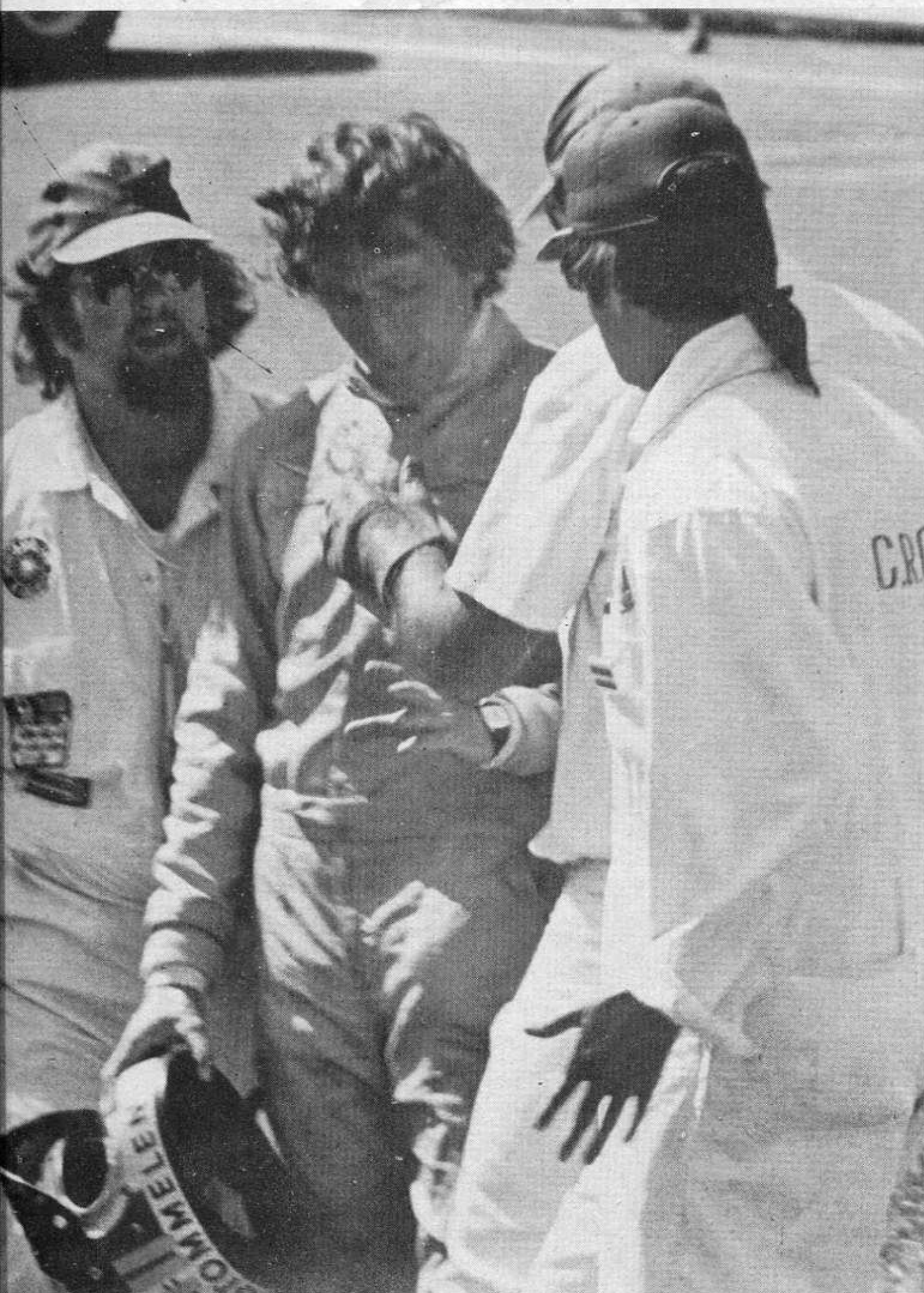
Riprendiamo i fatti in tutta la loro brutalità. Nessuno sarà mai più autorizzato a viaggiare a più di 140 sulla strada pubblica europea. E ancora questo 140 è un'ultima speranza dovuta al rifiuto della Francia di unirsi al 130 che aveva l'unanimità fra i suoi 16 «partners». L'utilizzazione dell'automobile trovandosi limitata ai 140, il livello delle prestazioni attualmente raggiunto è già infinitamente superiore a quello di cui avremo ancora bisogno in avvenire. Ben inteso, le vetture a elevate prestazioni in produzione continueranno zoppiando la loro carriera fino a che i costruttori in questione avranno avuto la possibilità di riconvertire i loro programmi, e fino a quando una ingenua speranza

Caro Jacky, permettimi una postilla di principio, pur considerando seducente la tua idea delle Nazionali da «Coppa del Mondo» (Autosprint qualche anno fa propose le Olimpiadi del motore!...) Anzi tutto ti deve essere sfuggito il n. 26 di AUTOSPRINT dove a pag. 2 affrontavo appunto il problema del «limite» europeo di velocità. Eppoi c'è la questione di fondo del «perché» si corre! Ma se non la finiamo di lasciar legato questo sport a motivazioni tecniche e industriali che, sole, giustificherebbero il rischio, saremo sempre esposti alla spada di Damocle dei divieti moralistici. Non scordiamoci l'uomo con la sua ansia, il suo piacere, il suo subconscio di competizione per la competizione. Altrimenti che motivo avrebbero altri sport per giustificarsi?

m. s.



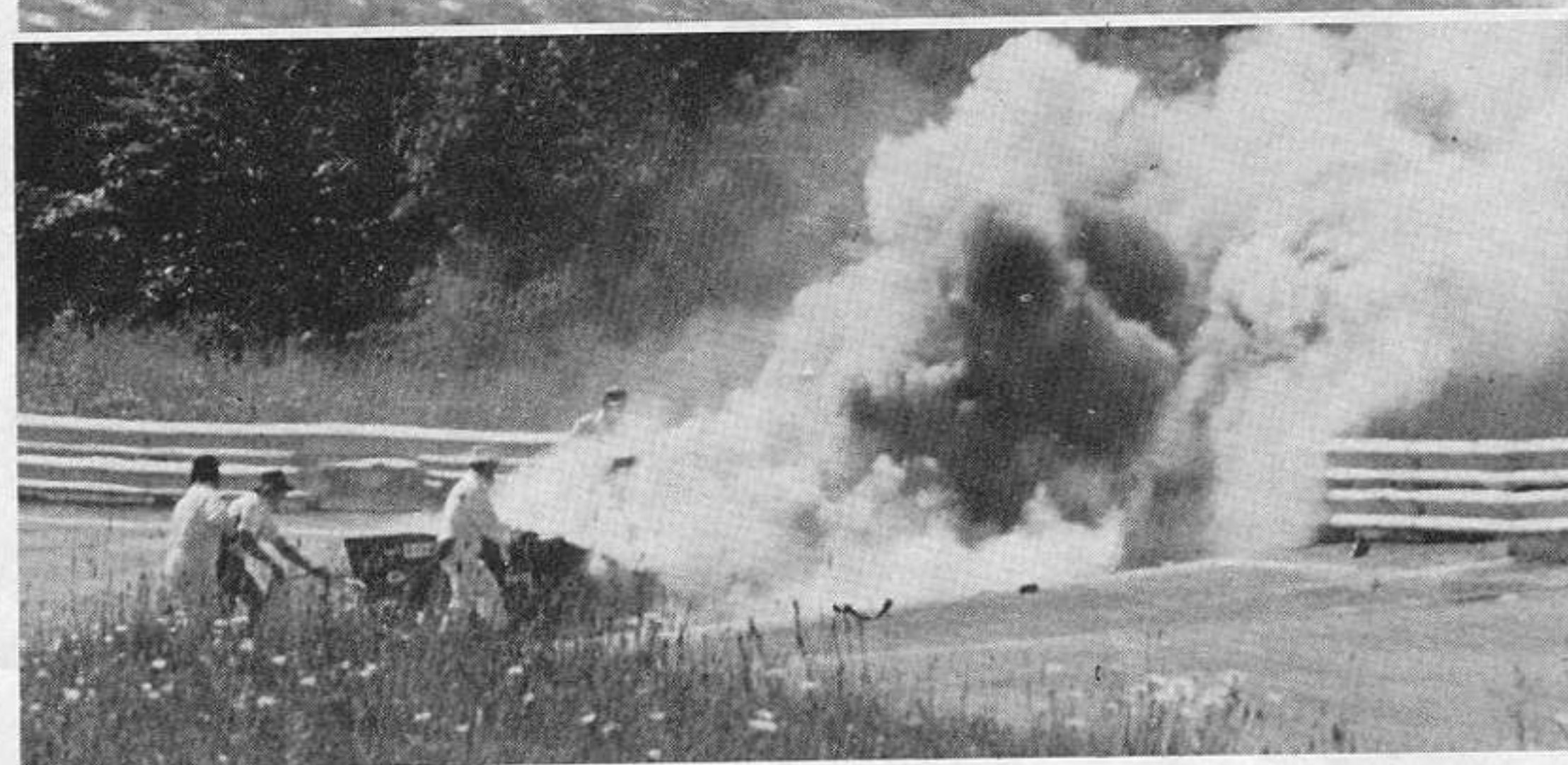
Rolf STOMMELEN è uscito integro da questo rogo nelle prove della «1000» KM USA



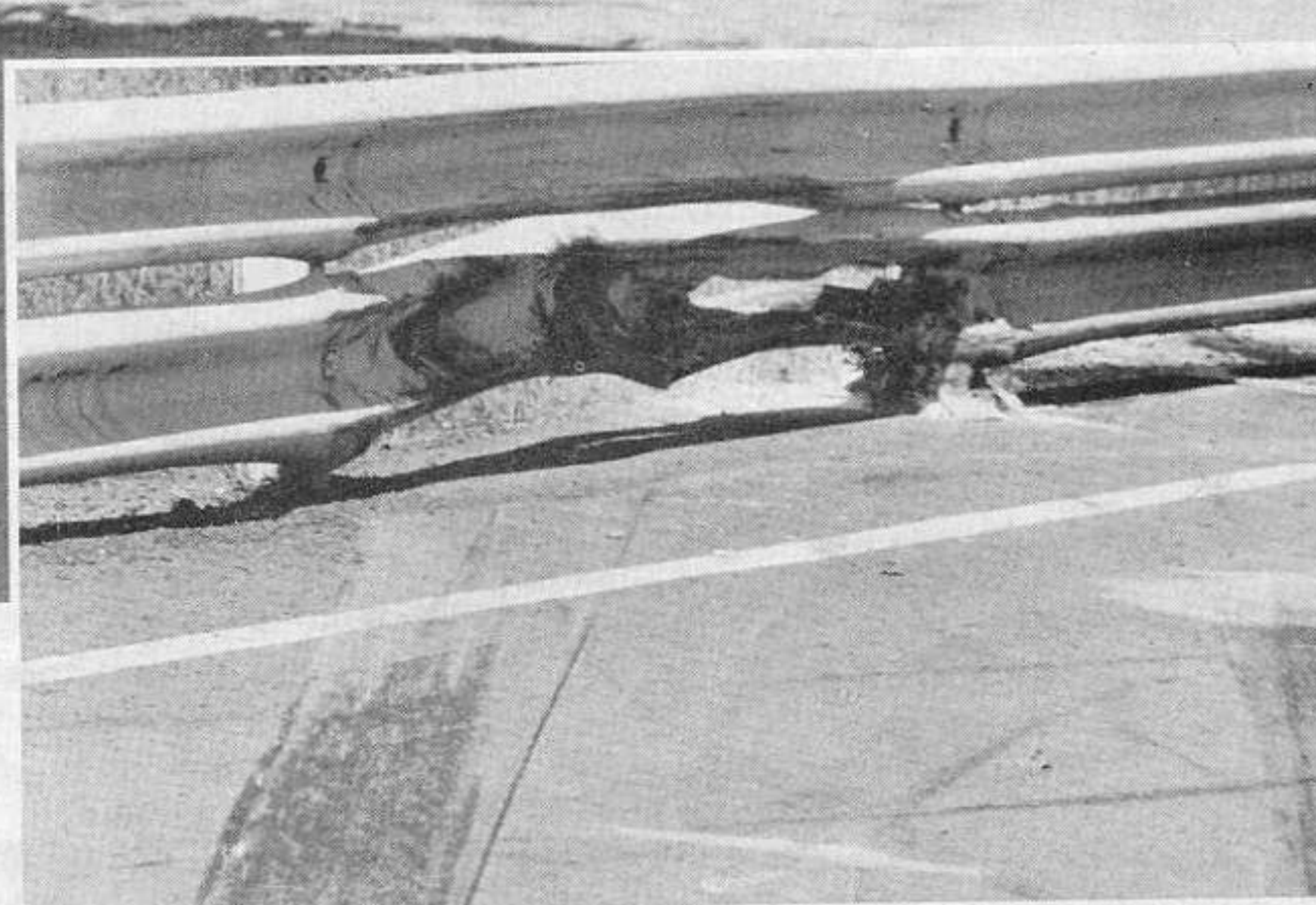
Rolf Stommelen, soccorso prontamente, mostrava solo una leggera bruciatura alle sopraciglia. Gli occhiali da vista hanno fatto da scudo, essendosi rotta la visiera di plastica. L'incidente, per la prima volta, ha avuto dalla Casa costruttrice delle gomme, la Goodyear, una assunzione di responsabilità. Le gomme adottate anche se avevano permesso di far segnare a Stommelen un secondo in meno il giorno prima, sono state vietate a tutti gli altri concorrenti che volessero adoperarle. L'Alfa Romeo si è dimostrata anche molto resistente, assorbendo in deformabilità tutte le conseguenze dell'urto senza guai per il pilota. Per lo meno il peso in più che costa in competitività giova all'uomo-pilota. Dedichiamo queste foto ai signori della CSI che non hanno voluto fino ad oggi risolvere il problema della prevenzione degli incidenti. Il peso in più del serbatoio Autodelta ci eviterebbe altre angosce ogni volta che tocca vedere immagini del genere. E' un atto di accusa anche per gli altri costruttori che continuano a sabotare l'adozione dell'impianto che non « spegne » ma « previene » l'incendio, ideato dall'ing. Chiti per sciocca (e colpevole) gelosia

WATKINS GLEN - Nelle prove della 6 Ore, sfiorato il dramma: per lo scoppio della gomma anteriore sinistra l'Alfa di Stommelen dopo l'urto contro il guard-rail va a fuoco. Si nota il pilota che si allontana dalla vettura in fiamme subito «aggredita», nel giro di 18", dal vicino camion degli uomini-salamandra. Il fuoco ancora una volta avrebbe potuto trasformare l'incidente in una tragedia senza quel rapido intervento

18 secondi per vivere



Il circuito interno all'abitacolo ha facilitato Stommelen nel tirarsi intanto subito fuori. La sequenza che vi proponiamo è di Adriano Manocchia che si trovava a poche centinaia di metri



Ecco come era ridotta la 33tt12, dopo. E la violenza dell'urto la mostra la curvatura del guard-rail. Alla vigilia Beltoise aveva chiesto proprio in quel punto le reti al posto della dura barriera metallica



La bella del GLEN

Bob Kelly, direttore stampa del circuito famoso non sapeva più a quale santo rivolgersi. Doveva trovare una diecina di «miss» per far dare il bacio tradizionale ai vincitori e la scelta era difficile. Alla specie di prova si sono presentate oltre 50 « candidate ». La « most excitant ans sexy » ovvero la più eccitante e sexy è risultata Janet Jablonca, una stenografa di Elmira la quale ha dato il bacio a Jarier (nella foto a sinistra). « Per un asso di quel calibro, ci voleva una bellezza come Janet » ha mormorato sotto i baffi un collega francese.



Non lasciare alle «turl»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

WATKINS GLEN - Quando l'Alfa è andata a Watkins Glen, si trattava della sua ultima possibilità per tentare di porre fine allo show Matra-Simca, iniziato dopo Monza. Ha portato due vetture e i suoi meccanici in un viaggio di 6000 miglia e ha subito la peggior sconfitta della stagione. Perché è stata sconfitta? Perché ha perfino lasciato il suo secondo posto nel campionato alla Porsche? Perché le Matra sono impossibili da battere, come le Ferrari nel 1972?

Le risposte (e le ipotesi) sono complesse, ma le prestazioni del team Alfa ai Glen hanno comunque dimostrato che la squadra avrebbe bisogno assai più di una vettura competitiva, per battere la Matra. I suoi guai sono cominciati quando è stata «deviata» nelle sue intenzioni di mettersi bene in luce nella «6 Ore», facendo gareggiare una vettura nella corsa Can-Am, iscritta da Otto Zipper, il concessionario americano della Casa.

Sotto certi aspetti non era una cattiva idea, perché significava anche che la squadra avrebbe fatto qualche ora, di prove extra prima della «6 Ore», ma il curioso «errore» è consistito nel dare retta all'interessato concessionario Zipper, quando ha detto che la vettura doveva provare con pneumatici Goodyear. Clive Miller, il capo tecnico assegnato all'Alfa dalla Firestone, mi ha detto: «Quando il signor Marelli mi ha comunicato che voleva usare pneumatici Goodyear a due tele sono rimasto sorpreso e seccato. Ave-

vamo già sperimentato noi quei pneumatici in prova in Austria, rilevando che le pesanti vetture sport, e soprattutto l'Alfa, richiedevano troppo dai pneumatici a due tele. Dal momento, però, che avevano iscritto la vettura sotto un altro nome, io non ero in grado di impedire che usassero quei pneumatici. Ho però detto che potevano far girare le vetture soltanto per

buona riuscita nella gara sono state ridotte del 50% ha concluso Miller, con aria afflitta.

Questo è stato il primo grosso handicap dell'Alfa. Si era cacciata in una cosa nuova, che non aveva molto a vedere con il motivo della sua presenza in gara, amenoché non celasse particolari obbiettivi per il suo futuro 1975. Ipotesi suffragata dal fatto che,

«Più giusta una penalizzazione»

NEW YORK - La squalifica di Merzario ed Andretti nella Sei Ore ha trovato unanimemente contrari stampa e dirigenti. Come sapete la USAC (tipo Indy) e la SCCA (Can Am e Formula 5000) si sono fuse. Osservatore di diritto Frank Del Roy, il superveterano Indy. L'italo-americano non ha accettato la scomunica. « Bisognerà che qualcuno sulla vetta riveda quel regolamento che sembra un po' troppo facile ad applicarsi per uso e consumo proprio. Per me Andretti poteva essere privato di tre giri. Credo ci sarebbe stata una "punizione" meno scandalosa ».

I giornali hanno riportato la notizia aggiungendo: « Di questo passo nelle prossime gare ci porteremo il cuscino per dormire. A meno che l'Alfa non decida di presentarsi lo stesso nel futuro dopo questo colpo di testa di un direttore troppo vecchio ».

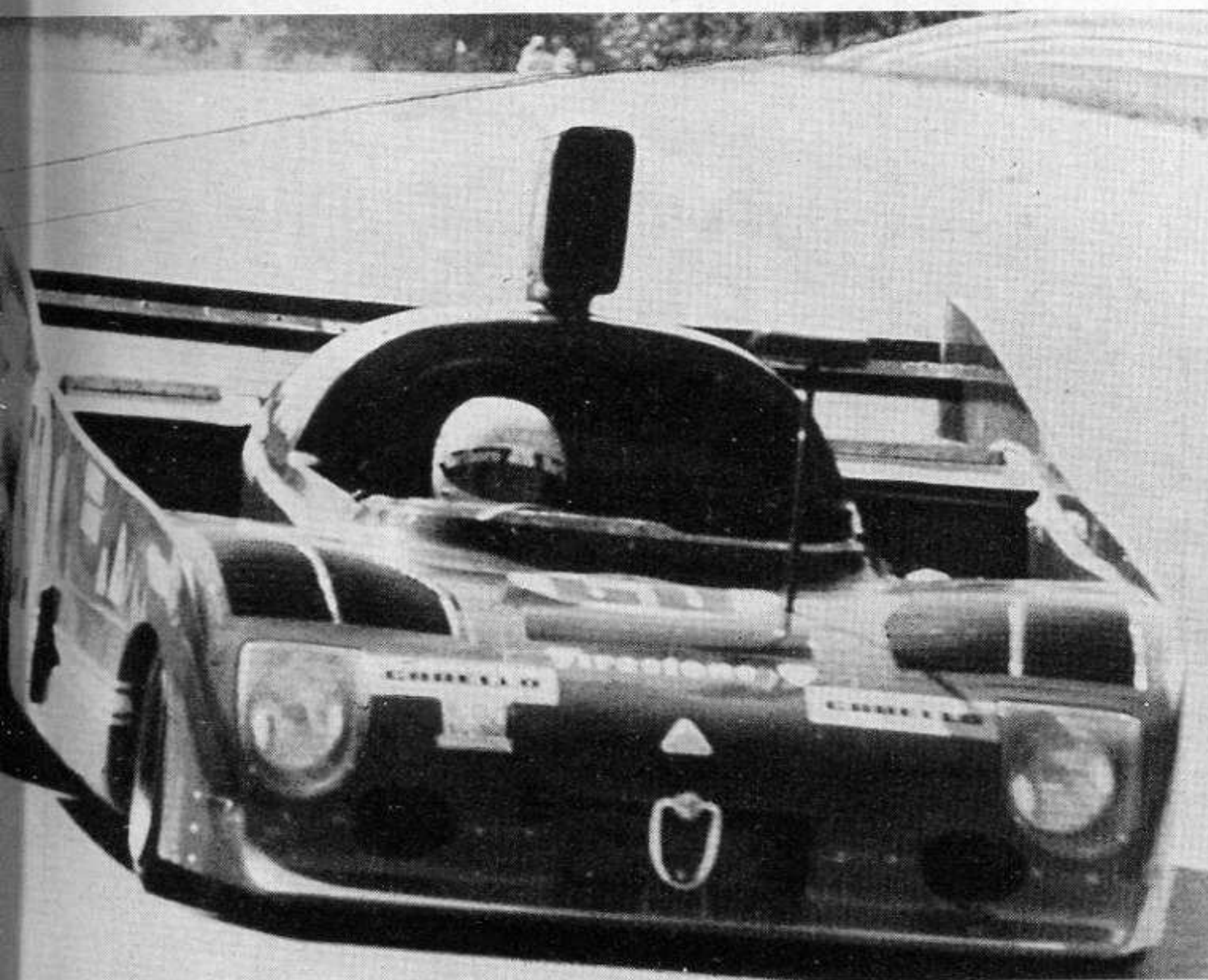
venti minuti, perché non solo interrompevano le mie prove con i Firestone, ma la vettura doveva essere modificata dopo avere di nuovo cambiato pneumatici. Come sa, ha resistito soltanto dieci minuti, poi un pneumatico anteriore si è disintegrato e Stommelen ha rischiato di lasciarci la pelle, quando la vettura ha urtato e si è incendiata. Le nostre possibilità di una

anche se la vettura non avesse urtato, e avesse girato più veloce di parecchi secondi al giro con i Goodyear, non avrebbe potuto utilizzare quei pneumatici nella corsa, quindi non avrebbe avuto altro scopo provarli se non offrirsi certi paragoni tecnici. La Matra Simca aveva usato soltanto i suoi soliti Goodyear a 4 tele costruiti in Europa, durante tutto il week-end.

Durante la competizione, anche se l'Alfa fosse stata abbastanza veloce per tenere il ritmo della Matra al comando, le possibilità di battere il francese erano molto scarse, perché la squadra ha dimostrato di nuovo di non aver voluto (o potuto) risolvere i famosi problemi dei freni.

Già da varie competizioni il team sapeva di avere problemi di frenaggio e durante la corsa americana la vettura ha perso molto tempo mentre venivano cambiate le pastiglie dei freni ed eseguiti altri lavori. Il consumo delle pastiglie avrebbe dovuto essere ricalcolato durante le prove ma si ha sempre più netta l'impressione che fosse considerato scontato questo problema e non risolvibile senza l'avvicendamento nelle scelte preliminari del tipo di freno che i piloti da tempo lamentavano. Peraltro il fatto che la usura delle pastiglie sia stata posteriore e non anteriore dimostra che l'equilibrio doveva essere molto sbagliato fin dall'inizio e non è anche sorprendente perciò che i piloti si lamentassero di noie ai freni fino dal principio.

Comunque, tutto ciò è diventato accademico perché quando i meccanici hanno apertamente sistemato il cavetto del Dinoplex rotto sul circuito, rischiavano chiaramente la squalifica. Questo, naturalmente, significava che l'Alfa perdeva gli otto punti che avrebbe ottenuto con il quinto posto e, per conseguenza, la seconda posizione nella classifica del campionato. Se avesse preso gli otto punti, e se la Matra non avesse poi portato a ter-



Arriverà alla CSI il reclamo dell'ALFA contro la squalifica, ma (con il... dubbio del Can-Am) al Ricard non è in gioco solo l'orgoglio

» il 2° posto mondiale!

mine un'altra gara, con l'Alfa che le vinceva tutte, la Casa italiana avrebbe avuto ancora la possibilità di vincere per due punti. Adesso le resta soltanto una cosa da fare, tentare di riguadagnare quell'imbarazzante secondo posto ceduto alla Porsche.

Sulla squalifica dell'Alfa ci sono state molte discussioni, quindi gli organizzatori hanno diramato la seguente dichiarazione, per chiarire le cose: «Secondo Floyd Stone, Capo Commissario al Glen per il week-end, l'Alfa 33 TT 12 prototipo, numero 60, pilotata nella 6 Ore e nella Trans-Am da Andretti e da Merzario, è stata esclusa dalla gara a causa di un'infrazione ai regolamenti, riguardante lavoro dall'esterno effettuato sulla vettura durante la competizione».

Stone ha spiegato che i commissari avevano ricevuto più di otto dichiarazioni firmate, sia di addetti alle comunicazioni sia di persone presenti, nelle quali si affermava che tre meccanici avevano lavorato attorno alla vettura. Questo era accaduto mentre la macchina era ferma sul circuito, durante lo svolgimento della 6 Ore e della Trans-Am.

Stando all'Annuario FIA 1974, pagina 77, sezione verde, lettera E, sotto il titolo «Vettura ferma durante la gara» si legge: «A parte il pilota stesso — e, in casi eccezionali, i commissari competenti — nessuno ha il permesso di toccare una vettura che si è fermata, altrimenti s'incorre nella penalizzazione che consiste nella squalifica della vettura».

In risposta alla domanda circa il

fatto che la vettura ha potuto continuare a girare durante le fasi finali della 6 Ore, Stone ha spiegato che i commissari hanno aspettato, prima di prendere una decisione, di potere parlare con ogni persona che aveva visto l'infrazione, piuttosto che correre un rischio e penalizzare inutilmente la vettura. L'Alfa è stata esclusa dalla classifica ufficiale (ciò significa

Smentito FANGIO: niente 1000 in Argentina

BUENOS AIRES - E' ormai assodato: a meno di ripensamenti dell'ultima ora (e anche Manuel Fangio ha smentito le sue precedenti affermazioni) la «1000 KM di BUENOS AIRES», ultima prova del Campionato Mondiale Marche, non si farà. Già la gara, per le difficili condizioni politico-economiche nelle quali si dibatte la nazione argentina specialmente dopo la morte di Peron, era in forse; ora, da Watkins Glen, è giunta l'ennesima affermazione Matra a dare il colpo di grazia alle residue possibilità di effettuazione della prova mondiale. Scemato qualsiasi interesse agonistico, gli organizzatori argentini hanno ritenuto opportuno annullare una gara che non avrebbe detto nulla di nuovo. La notizia per quanto ufficiale non è stata ancora comunicata alle superiori gerarchie automobilistiche.



Ecco l'entusiastico abbraccio di Jarier a Beltoise prima di garantirsi lui le effusioni della miss. In alto a sinistra Arturo Merzario lanciato in quella fantastica quanto inutile rimonta che però gli ha fruttato ancora una volta tutta l'ammirazione del caloroso e sportivo pubblico statunitense

che non ha guadagnato premio in denaro) e non è neppure elencata fra le vetture che hanno ufficialmente portato a termine la gara. (Un alibi per altro che non tiene conto della pelle dei piloti n.d.r.).

Vittorio Ronchetti, vice presidente dell'Alfa Romeo Inc. USA dal canto suo ha diramato a sua volta una dichiarazione per dire che la Casa si appellava contro la decisione prima allo SCCA e poi alla CSI e che, ovviamente, ne erano tutti molto avviliti.

Nonostante l'ovvio abbattimento, hanno però deciso d'iscrivere la vettura alla gara Can-Am dell'indomani, ma il disgraziato week-end ha così visto l'ultima goccia che ha fatto traboccare il vaso, quando il motore si è rotto dopo che Merzario era risalito fino al quarto posto, la situazione dell'Alfa cominciava a sembrare davvero rosea, ma da allora è progressivamente peggiorata, finché al Glen la Casa ha toccato fondo. Adesso a quasi un mese, prima che si svolga la prossima prova al Ricard, e giunti a quel giorno si spera che possa dare migliori prestazioni, in lotta contro il team francese sulla sua pista di casa e che pare voglia schierare anche una terza macchina per Peterson e Fittipaldi. Se riuscisse a farcela proprio lì, allora sarebbe quasi compensata l'Alfa per le delusioni subite da Monza in poi. Non dovrebbe faticare troppo per riportare via il secondo posto al team Porsche, che deve ancora rinunciare a qualche punto dal totale di fine stagione.

Jeff Hutchinson

Il boxer ALFA per ANDRETTI F.1 è garantito

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NEW YORK - Se la Sei ore di Watkins Glen è stata passiva agli effetti della classifica Mondiale Marche, è almeno servita ad avvicinare sempre più due organizzazioni che possono essere considerate giustamente «giganti». Parlo della nostra Alfa Romeo e della scuderia Parnelli Jones.

Nel box dell'Alfa al Glen abbiamo visto a più riprese, sorridente, espansivo, un tantino più ciarliero del solito il milionario (in dollari) Vel Miletich, il partner di Parnelli Jones.

Miletich è un po' il buon papà di Mario Andretti: «E' più caro di un figlio. Veramente bravo e buono» (volete di più? n.d.r.) Miletich ha avuto degli abbozzamenti con l'ing. Chiti il quale, per etica e dovere, non ha voluto parlare troppo sull'argomento che gli stava a cuore: il boxer 12 cilindri per la macchina Formula 1 di Mario Andretti.

«Alla stampa non si può nascondere nulla» dicono gli americani dove siamo riusciti a carpire qualche «esclusiva» che pubblichiamo,

Lino Manocchia

CONTINUA A PAGINA 24

Quando è SPArita la speranza ALFA



«Budda» Chiti e il suo «profeta» Arturo, al Glen. Ce n'erano di cose da discutere!...

Lei non può immaginare, lettore Aini, quante volte cadono a me le braccia nello scorrere la posta che ricevo! Ho sempre sostenuto e continuerò a sostenere — nonostante ciò che ne pensano tanti, di miei colleghi — che collettivamente il buon senso medio e l'attenzione obbiettiva del lettore dei giornali è notevole anche nel nostro Paese. Peraltro da un po' di tempo si manifesta, nella minoranza più insofferente e grafomane, manifestazioni di abitudini contraddittorie che non trovano riscontro se non nell'eccessivo narcisismo delle proprie convinzioni e nel gusto un po' sadico del partito preso, tanto per contraddire, per sostenere tesi da bastian contrario. Così, comunque si operi, si scriva, si faccia, non dico non si può mai essere certi di accontentare nessuno, ma non puoi nemmeno sperare di meritare l'obbiettivo rispetto delle tue opinioni, soprattutto se suffragate da dati di fatto e non da superficiali contrappunti.

Certo, le braccia mi sono cadute nel leggere la sua lettera! Perché mi viene il dubbio se sia opportuno a volte continuare a scrivere certe cose, se chi ti legge poi non capisce o perlomeno fa finta di non capire o capisce al rovescio.

CREDEVO DI AVER SPIEGATO abbastanza esaurientemente, nel numero dell'altra settimana nell'articolo «L'Alfa da salvare», come andavano capite certe vicende e certi problemi della squadra milanese, in quella che è stata anche l'inutile speranza '74 di arrivare al titolo mondiale marche. Pensavo di aver riferito fatti, episodi, retroscena che anche a un «matrista» come lei, avrebbero perlomeno consigliato il buon gusto di non rinfacciare a chi scrive in AUTOSPRINT speciose qualifiche di difensori d'ufficio, per certe vicende e situazioni dell'Alfa Romeo.

Sarebbe facile rispondere a lei, come ai ferraristi, ai tifosi dell'Alfa o della Porsche, che a scadenze cicliche si avvicendano nell'identificarci come nemici della Casa del cuore, solo perché riferiamo fatti, facciamo considerazioni e analisi non gradite, sarebbe facile rispondere — dicevo — che, se sappiamo suscitare tanti pareri contraddittori, ora dell'uno e dell'altro, evidentemente dimostriamo di saper essere — più di quanto non si pensi — in quel giusto mezzo che i latini definivano virtù.

E' vero che la verità scotta nel bene e nel male; è vero che soprattutto lo sport è fazione, ma certo capita raramente trovare lettori che ti concedano per

subito al dunque. Appena comprato l'ultimo Autosprint mi sono cadute le braccia, la nuova sconfitta Alfa nel MM. Ma oltre al dispiacere che una disfatta così prolungata di una Casa italiana di così grande passato provoca nel tifoso dell'automobilismo, le braccia mi sono cadute soprattutto per il titolo con cui è uscito il giornale. Ho provato a riguardarmi gli altri AUTOSPRINT susseguenti alle gare del MM e non ho potuto far altro che constatare la tua partigianeria eccessiva. Sia chiaro che sarebbe anche giusto oltre che comprensibile che voi «stampa» difendiate i nostri colori, ma ci vuole sempre un minimo di argomentazione su cui basare la difesa d'ufficio.

L'ultima è stata la questione delle gomme; la penultima era stata la rissa dei piloti Alfa; la terz'ultima il Galli in più nel marchio Matra; quart'ultime non ce ne sono state solo perché la Matra ha vinto con l'Alfa assente. Tranne chiaramente la 1000 di Monza.

Ecco penso proprio che questa vittoria, schiacciante vittoria, iniziale abbia messo un po' troppo entusiasmo in giro e anche tu AUTOSPRINT ti sarai fatto prendere dall'entusiasmo.

Andiamo per un attimo ad analizzare le gare in questione. Lasciamo per ultima proprio la 1000 km di Monza, e immediatamente poi Spa e Le Mans.

1 Esci col già citato titolo di Galli. Ma la questione non mi sembra tanto chiara. Se non erro il fattaccio di Galli è avvenuto al circa ventesimo minuto nella situazione seguente di corsa: Pescarolo in testa poi Merzario e poi Beltoise seguito dalle altre due Alfa. Ora il punto è questo: come si fa a scrivere «che ora siamo qui soltanto a recriminare soltanto a far supposizioni» quando alla fine della corsa mancavano la bellezza di 5 ore e 57 minuti? Come si fa a scrivere tutto il resto quando all'arrivo la prima Matra ha dato 2 giri alla prima Alfa, e 9 alla seconda? Come si fa ad appigliarsi ad un Galli del 20. minuto? Non si può neanche dire che stavamo male a piloti, poiché credo che Stommelen, Reutemann non abbiano niente da invidiare a Pescarolo-Larrousse.

2 Autosprint n. 21: Nurburgr. chiama Imola e la prepotenza Matra scatena la rissa tra i piloti Alfa.

Nettissimo il divario tra le due marche: in prova le due «francesi» sono chiaramente e senza dubbi in prima fila. Con la bellezza di 6 secondi di vantaggio la prima (Beltoise-Jarier su Stomm.-Reutemann) e la seconda con 8 secondi (Pesca-Larrousse su Arturo-Redman). Schiacciante direi.

All'arrivo abbiamo Beltoise-Jarier con un giro su Stommelen-

lo meno il buon gusto di un parere diverso. Molti non ti concedono addirittura il tuo dissenso se non ti decidi ad un certo punto a sposare la loro verità. Ma come puoi accettarla, soprattutto quando sai, come in questo caso, che tutte le considerazioni come le sue, diventano persino provocatorie, perché dimostrano di non volersi attenere per partito preso alla realtà dei fatti? Tanto per chiudere una volta per tutte anche questa questione, come ho fatto in precedenza anche per le stucchevoli accuse sul caso Lauda, desidero chiarire definitivamente replicando una per una alle sue banali considerazioni.

Certo che ci siamo fatti prendere dall'entusiasmo della vittoria di Monza! Perché siamo degli entusiasti del nostro lavoro e di tutto ciò che ci permette di svolgerlo così, con entusiasmo. La vittoria dell'Alfa a Monza era stata entusiasmante, soprattutto per il generoso entusiasmo di un pilota come Merzario, che sapeva di dover contrappuntare certi limiti della sua macchina (vedi pesi e freni) con una generosità agonistica in una delle piste più congeniali alla maggiore potenza del suo motore (e questo è un dato indiscutibile).

Merzario sapeva che poteva battere la Matra solo se fosse riuscito a pungolarla dal primo metro di gara, costringendola a «tirare» senza respiro. Ed è quanto avvenuto a Monza, dove le Matra hanno rotto, certo per coincidenza di materiale difettoso, ma quei difetti erano stati portati alle estreme conseguenze del ritiro proprio dalla sollecitazione che imponeva la vettura di Merzario alle rivali. Senza quell'impegno a tirare al massimo per contrastare «l'aeroplano», come i francesi chiamano il pilota-stuzzicadenti dell'Alfa, probabilmente il difetto non sarebbe venuto fuori e la Matra avrebbe potuto concludere tranquillamente la sua gara monzese, come gli è capitato nel seguito del Mondiale Marche, quando ormai l'Alfa aveva dovuto rinunciare agli elementi in suo favore che erano:

- 1 il tipo di percorso.
- 2 la disponibilità completa di Merzario per i test della 33tt12 e quindi di una sua messa a punto al limite, che Stommelen e gli altri collaudatori non hanno saputo realizzare allo stesso modo.
- 3 l'impossibilità nel team Autodelta (come ho già scritto) di trovare in tutti i suoi piloti la stessa decisione di Merzario e Andretti per condurre la corsa in assoluta

Reutemann e su De Adamich-Carlo Facetti. Ora anche qui il fatto che sia Carlo Facetti sia Rolf Stommelen e sia De Adamich e Reutemann non siano riusciti ad avvicinarsi neanche per impensierire la Matra di testa è un fatto molto eloquente. E poi non credo sia stato giusto scatenare tutto quel putiferio per una toccata (anche se c'è stata l'altra di Facetti-Reutemann, ma solo per pura combinazione) tra Merzario e Stommelen. Sono cose che capitano, purtroppo.

3 La 1000 Km austriaca. Nettissimo 1. Matra e Alfa solo a TRE dico TRE giri. Più netto di così! Le gomme. Già, proprio le gomme, ci sono stati degli dechappamenti, dimostrati peraltro anche fotograficamente, ma ciò non deve essere messo nel titolo del giornale. Sarebbe stato più sportivo scrivere: «Matra fortissima, ormai il mondiale è suo. Si dice vinca il migliore, ed ha vinto il migliore». Poi dentro scrivi che questa sarebbe potuta essere la gara del rilancio Alfa. Ma su quali basi mi chiedo. In prova ancora e sempre le due francesi con più di un secondo di vantaggio. Ma come si fa a non arrendersi all'evidenza? A scorrere le classifiche del MM sembra che il gioco di squadra lo faccia sempre la Matra dato che ha sempre una macchina in cima ed una a fare da tampone alle altre. Con tutto che le Alfa sono in numero superiore sempre (TRE).

Dopo Monza, che peraltro è stata una sconfitta determinata dal fatto che un fornitore di pignoni li abbia forniti non cementati o comunque inefficienti; ha fatto il vuoto. La questione dei pignoni bisogna cercarla in un trafiletto in mezzo all'articolo che ti sei ben guardato dal mettere in mostra chiaro e tondo nei numeri post Monza.

Se fosse successa una cosa del genere all'Alfa chissà che non avresti pubblicato per esteso nome cognome ed indirizzo del fornitore imputato. (Inomma avresti fatto una questione del tutto uguale all'ormai famosissimo DINOPLEX della Marelli in cui sono ricadute le colpe più grandi di questo mondo). Ed ancora ora ne sentiremmo parlare.

Non ho contato Spa perché l'Alfa ha ritenuto non opportuno recarvicarsi. Bisogna ammetterlo, non soltanto noi non siamo più forti ma credo che siamo ancora un bel po' lontani dalla perfezione tecnico-organizzativa della Matra. Caso strano a loro non è che ne capitino spesso inconvenienti tipo quelli Alfa (sportellate, gomme, mancate partecipazioni).

Tutto qui. Ormai sono 5 le vittorie consecutive del Mondiale Marche. E sono 5 su 6 gare, scusate se è poco.

Carmelo Aini - Cagliari

professionalità di comportamento agonistico e nello stesso tempo di poter realizzare quelle modifiche tecniche che la struttura stessa burocratica dell'Alfa Romeo non hanno permesso.

L'Alfa Romeo ha perduto il mondiale Marche '74 il giorno che è stato deciso di non partecipare alla 1000 KM di SPA, quando ha rinunciato allo «sfruttamento del successo», come insegnano i grandi strateghi. Considerate le caratteristiche del circuito, essa poteva sperare di ripetere il risultato di Monza e guadagnare così un vantaggio concreto psicologico tale da mettere alla frusta la Matra per le gare successive. Ciò non toglie nulla all'indiscutibile merito della Casa francese, che ha saputo ripetere con l'Alfa Romeo quello che impose alla Ferrari, non dimentichiamocene, un anno fa. E anche allora alla Ferrari si verificarono gli stessi scompensi tecnici e di piloti che si sono ripetuti all'Alfa. E anche allora l'unico che mostrò di poter e voler impegnarsi nelle necessarie intenzioni agonistiche fu Merzario. Ma naturalmente, con macchina già carente nel paragone in alcuni particolari, non si può tentare di rimediare con un solo pilota.

Vede, signor Aini, se lei fosse più obbiettivo, non avrebbe scritto quello che ha scritto a proposito dei 20 minuti di Imola e del caso Galli. Quei venti minuti di Imola certamente avrebbero potuto aprire la strada ad altro risultato, non solo spettacolare della corsa, se Merzario non fosse stato sbattuto contro il guard-rail dalla manovra inconsulta di Nanni Galli. A parte che è un fatto increscioso in assoluto (anche se è facile minimizzarlo, perché non è successo niente di grave) è però indiscutibile che, scomparso Merzario, gli altri pur bravi piloti dell'Alfa, come dice lei, non hanno fatto nulla per prendere il posto del comasco per contrappuntare la corsa delle Matra.

Il prosieguo della gara imolese ha dimostrato che, se qualcuno avesse potuto avvicinare Merzario in quel suo comportamento agonistico, la Matra non avrebbe vinto la gara di Imola. Non dimentichiamoci che una delle vetture francesi si è ritirata col motore rotto e l'altra di Pescarolo-Larrousse ha avuto quel guaio col motorino di avviamento che si è risolto così alla buona, solo perché la corsa era ormai decisa e i transalpini potevano concluderla senza orgasmi, anche regolamentari. Se invece ci fosse stata un'Alfa a far sentire il suo fiato caldo in coda, ci può

contare che non sarebbe stato tutto così semplice e scontato!...

Poi lei fa riferimento alle gomme di Zeltweg, e quei derappaggi in serie li considera altra manovra da difesa d'ufficio, con le accuse per un titolo che forse andava letto in modo diverso. Che cosa diceva il titolo? «Le gomme dell'Alfa contano 100 per Matra». E questo voleva dire secondo lei solo che la Matra aveva vinto grazie alla moria di gomme avversarie? Mi sembra che possa anche voler dire, con un facile gioco delle coincidenze, che la Matra aveva raggiunto quella domenica i 100 punti nel mondiale, grazie anche alla facilitazione offerta dalle gomme Alfa Romeo.

Niente di trascendentale e di assoluto e, per carità, non andiamo a stuzzicare i casi di giustificazione o di banali coincidenze e avarie che in genere vengono un po' da tutti i protagonisti di questo sport lamentati quando si verificano in certe occasioni! La Ferrari può avere il dinoplex (e il sottoscritto vi ha spiegato quali possono essere le ragioni di questa «coincidenza»), la Matra può avere le fusioni di motore (e non è sempre colpa dei piloti, ovviamente), l'Alfa ha mostrato più d'una volta il suo tallone di Achille (nelle gomme e nei freni). Ognuno ha la sua croce e, se capita di sottolinearla, non vuol dire fare una difesa d'ufficio o emettere una condanna assoluta.

La Matra, insomma, ha vinto con pieno merito anche il suo secondo mondiale Marche. L'Alfa, come la Ferrari l'anno scorso, ha perduto. Ma non si vede perché certe valutazioni realistiche debbano essere considerate come scusanti per principio, o giustificazioni partigiane. Casomai si tratta solo di agevolare giudizi meno drastici che potrebbero portare ad affrettate decisioni, per esempio di rinuncia.

E se qualcuno è indotto ad azzardare paragoni con altre situazioni, per le quali forse si vorrebbe analogia condiscendenza critica, cerchiamo di non dimenticare l'apologo biblico. Le vacche grasse il padre le uccide per festeggiare il ritorno del figliol prodigo. Per evitare che sia indotto ad andarsene di nuovo. Per l'altro, il figliol fedele, non è necessità, perché è la sua convinzione di coscienza che non rende necessarie, anzi forse controproducenti, certe attenzioni.



5. AL MUGELLO

GIANCARLO MARTINI Nativo di Lavezzola (RA), 27 anni è il classico esempio del «privato» in una categoria dove molti sono per lo meno accasati o assistiti ufficialmente. Ciononostante la sua organizzazione è perfetta: due meccanici svelti, un team agile guidato in maniera veramente competente. E lo si vede dai risultati, tenendo appunto presente che i motori non sono sempre «fiammanti» (e lo ha detto anche Brian Henton, che ha provato la macchina riportandone appunto questa impressione).

● Per la stagione di F. 2 ha ricevuto dalla Scuderia del Passatore (sponsorizzata per tutte le sue vetture dalla Everest, Liverani e Passatore vini) un contributo di 5.000.000: per acquistare macchina e pezzi di ricambio ha dovuto però pagare di tasca propria circa 18.000.000, mentre attende ancora i promessi premi CSAI come vincitore del trofeo F. Italia dello scorso anno.



10. AL MUGELLO

COSIMO TURIZIO napoletano, 33 anni ha scoperto abbastanza tardi l'automobilismo, ma non ha voluto rinunciare alle monoposto dopo stagioni molto buone con vetture sport 2000 e un certo tirocinio con le turismo, con le quali ha vinto anche un titolo due anni fa. Corre anche lui da privato, con l'assistenza dei Trivellato che paga volta per volta: la macchina è la solita March sulla quale ha montato il motore che usava lo scorso anno con la sport.

● Sponsor principale è la Lloyd Centauro, compagnia di assicurazioni che peraltro appare su tutte le vetture della Scuderia Vesuvio, di cui è presidente **Ciro Nappi**: tale scuderia, assieme allo sponsor, ha pagato per il napoletano la cifra occorrente per l'acquisto della vettura, circa 16.000.000 e contribuisce volta per volta alle revisioni e all'assistenza sui campi di gara.



19. AL MUGELLO

MAURIZIO FLAMMINI romano, 24 anni, fa parte della ormai nota Squadra CSAI di F. 2 «inquadrata» dal compianto Dragoni e ora portata avanti da Ottorino Maffezzoli. Al Mugello ha corso con la vecchia Brabham BT 40 con motore Ford 1800 in assenza delle March ferme in Inghilterra (e non ritirabili se non previo versamento di una certa somma) assistito alla meglio da Salvatore Genovese.

● Quanti soldi sono stati spesi per il programma F. 2 rimane ancora un mistero: Maffezzoli ha dichiarato che le spese hanno già superato i 150.000.000 (naturalmente bisogna considerare il parco macchine della squadra, che comprende due Brabham BT 40 e tre March 742 con relativi motori) quando dieci milioni in meno erano stanziati in due anni. In queste condizioni il futuro è grigio: se non interverrà rapidamente un nuovo sponsor è molto improbabile che le due macchine possano essere schierate in pista.



24. AL MUGELLO

DUILIO TRUFFO nato a Savona, 28 anni, è il secondo componente della squadra CSAI: proviene dal karting dove per molti anni ha ottenuto vittorie prestigiose ed è passato all'automobilismo correndo su una F. Italia la scorsa stagione. Prescelto assieme a Flammini dopo una serie di prove tenute su vari circuiti italiani è salito al Mugello sulla March di Vittorio Brambilla dell'anno passato, dopo aver montato in fretta e furia una dei motori BMW di cui la squadra dispone ancora.

● Per poter disporre di questa vettura, ritrovata all'ultimo momento (entrambi i piloti l'avevano richiesta in affitto alla Beta) e iscritta dalla Scuderia Nettuno, ha dovuto sborsare di sua tasca una discreta somma come «noleggior» attorno al mezzo milione, ma soprattutto ricorrere alla «garanzia» assicurativa, attorno ai 5 milioni che è stata sportivamente coperta dallo stesso gentlemen che a suo tempo aiutò, nella stessa maniera Arturo Merzario.

Lo (s)bilancio dei nostri (pagamenti)

Parlare di crisi, di cattiva gestione, di sopravvenuti problemi economici è ormai diventata purtroppo una moda nel gruppone italiano di F. 2, effettivamente non molto fortunato almeno in queste prime prove del campionato europeo. Sta di fatto che il Mugello ha segnato una tappa « nera » in questa storia « all'italiana », in quanto appare sempre più improbabile che almeno la metà dei nostri si ripresenti sui campi di gara al prossimo appuntamento. Cessano l'attività dopo questa gara certamente Serblin, per il quale Trivellato non ce la fa più a sostenere le spese senza un adeguato sponsor: navigano in pesime acque sia Bozzetto che i due azzurrini della CSAI, vittime innocenti questi due ultimi perlomeno di una inadeguata gestione di un capitale sufficiente a far disputare una stagione completa a una F. 1.

Pur non navigando nell'oro dovrebbero portare a termine il loro programma MARTINI, che tra l'altro non disputerà tutte le gare, TURIZIO più o meno nella stessa situazione e CARLO GIORGIO, che si affanna personalmente fungendo da meccanico-camionista e pilota e che conta sempre più su un tangibile aiuto da parte degli inglesi, che paiono molto interessati alle sue possibilità.



27. AL MUGELLO

CARLO GIORGIO romano, 26 anni campione in carica della F. 3, è indubbiamente il ragazzo che più ha sofferto per arrivare alla F. 2 che certamente meritava. Dopo tre stagioni in F. 3, un passato titolato in F. 850 si è trovato quest'anno dopo una serie di promesse, appiedato del tutto e solo con l'aiuto di veri amici, tra i quali dispiace dirlo anche molti inglesi, è riuscito a disputare al Mugello la prima gara (visto che non può considerarsi tale quella di Hockenheim). Il motore, che il titolare della Holbay gli ha portato con il suo aereo personale il giorno delle prove non ha retto prima per problemi di circolazione d'acqua, poi è saltata una biella.

● Per correre quest'anno Giorgio ha ottenuto il telaio dal Jolly Club, che ha speso circa 10.000.000, altri 3.000.000 dalla Vivai del Sud e i due motori forniti ufficialmente dalla Holbay: per il resto ha dovuto arrangiarsi da solo, contando anche su quel premio CSAI di 5.000.000 che non è ancora arrivato.



16. AL MUGELLO

PAOLO BOZZETTO vicentino, 26 anni ha iniziato come navigatore rally: da due anni vive, agonisticamente parlando, sotto l'ala protettrice della Elba cucine, che lo ha portato dalla F. Italia alla F. 2 fornendogli sempre i mezzi necessari per questa sua escalation. Purtroppo il suo connubio con lo sponsor, a causa di fattori vari come l'attuale situazione economica e forse anche il carattere particolare del giovane pilota, sta attraversando momenti di crisi, e non si sa al momento attuale se la sua attività in F. 2 procederà come da programma.

● L'industriale Elio Baggio, titolare della Elba, ha stanziato per la stagione di Bozzetto una somma pari circa a 50.000.000 che continua a pagare secondo scadenze prefissate a Trivellato, che ne garantisce l'assistenza sui campi di gara.



29. AL MUGELLO

GABRIELE SERBLIN di Vicenza, 24 anni ha purtroppo concluso con questa gara la sua stagione di F. 2, iniziata con la bella prova in Spagna. Quest'anno era partito favorito: prima di tutto per le esperienze della scorsa stagione già in F. 2 (non dimentichiamo che era l'unico italiano all'inizio di stagione che aveva disputato qualche gara con la Brabham prestatagli da de Adamich, ma una serie nera di coincidenze, prima delle quali il mancato intervento di sponsor che si sono volatilizzati a cosa ormai fatta (leggi Pagnossin) hanno costretto Trivellato a sospendere questa serie di gare.

● E' difficile stabilire quanto ha speso Serblin per le gare disputate sinora: il telaio su cui ha corso apparteneva alla March (e alla casa inglese sarà restituito), il motore e l'assistenza la forniva Trivellato, utilizzando finanziamenti della Stebel che sponsorizza genericamente il preparatore di Vicenza.

E' facile saper vincere, più difficile saper perdere. E' un motto che si è dimostrato attuale due domeniche fa alla gara del Mugello. Tutti sapevano ormai che la situazione della Squadra Azzurra di F. 2 era critica, che economicamente vi erano delle notevoli difficoltà. Se si fosse riconosciuto obiettivamente che « purtroppo le cose vanno male, ci dispiace; pensavamo si potesse fare meglio, la lezione ci servirà per il futuro », nessuno avrebbe avuto né voglia né la possibilità di aprire la bocca per criticare uomini e fatti.

Invece, aperta la televisione per assistere, pensavo, ad una bella gara di automobilismo, mi sono trovato invischiato in un preambolo dialettico durato almeno 15 minuti. Parole che, se non fossi al corrente della reale situazione, mi avrebbero fatto pensare: « Poverino, come lo hanno trattato male il direttore sportivo della squadra azzurra! Lui, così ingenuo, è stato soverchiato da gente rotta ad ogni esperienza del nostro mondo ». E così devono aver pensato i milioni di telespettatori che non conoscono le vicende dell'automobilismo italiano e che devono aver pensato anche di trovarsi di fronte all'intervista di un qualche uomo politico alla fine del congresso plenario del suo partito.



Il debito azzurro

Insomma in due anni di (pseudo) attività per gli azzurrini F. 2 sono stati spesi diciamo 150 milioni; ci sono debiti consistenti per poter pensare seriamente di partecipare alle prossime gare, diciamo circa trenta milioni. I costi di tutto sono tanto aumentati che non ci sarebbe stato nulla di male a dire: « Abbiamo sbagliato valutazione, ci vorrebbero molti più soldi ». Invece alla televisione è risultato che tutte le colpe di questa crisi sarebbero da attribuire ad un'unica persona, secondo quanto abbiamo ascoltato in TV, reo (solo) di non aver potuto mantenere il desiderio espresso di cercare di aiutare l'attività della squadra.

La persona, diciamo pure, è Mario Alquati che da un anno e mezzo assisteva (per passione) il team azzurro preoccupandosi di quella parte organizzativa che gli altri non potevano seguire. Seguiva le corse, avendo anche altre attività professionali. Collaborazione: conoscendo le difficoltà economiche della squadra aveva proposto di anticipare del denaro, tenendo a garanzia eventualmente una delle vetture del team. Il denaro anticipato poteva servire a tappare qualche debito, ritirare i telai nuovi alla March, partecipare al Mugello Euro F. 2.

Una situazione collaterale lo ha messo nell'impossibilità di poter pensare di aiutare l'attività degli azzurrini F. 2. Ma da ciò, a renderlo responsabile dei problemi non risolti della F. 2, come pubblicamente è stato dichiarato in televisione domenica, penso ci passi una bella differenza. Tra l'altro tutti nel mondo delle corse conoscono Mario Alquati e la sua passione nel seguire ed assistere fin dove è possibile i piloti; si conoscono anche la tranquillità e la pacatezza del suo carattere. Sentir dire che, sotto sotto, è persona di diversi scrupoli, fa quanto meno ridere.

Io penso che Alquati abbia avuto un unico torto: quello di « non fregarsene » di tutto e di tutti già da diverso tempo. Inoltre ciò che mi ha meravigliato molto è anche la televisione italiana, sempre molto attenta a non sbilanciarsi in questo genere di cose, che ha permesso al rag. Maffezzoli, direttore sportivo F. 2, di esprimere giudizi e critiche unilaterali senza che almeno ci fosse la contro parte.

Per tornare alla questione in sé, sembra che il mancato contributo del provvidenziale Alquati serva da capro espiatorio per altre mancate sovvenzioni. Ma, intendiamoci: per finire l'anno dignitosamente sarebbero necessari più o meno una cinquantina di milioni. Ed allora da qualunque parte si pensava di averli, si doveva prenderli, perché altrimenti suona un po' stonata questa responsabilizzazione di un'unica persona in tutta la storia.

In ogni caso a breve termine sono sicuro che avremo spiegazioni esaurienti che ci permetteranno di chiarire le idee attuali. Restano però i fatti e quelli non li può contraddire nessuno: facendo conti elementari di costi telai, motori, ricambi ed assistenze 1973, e stesse voci



Il d.t. Maffezzoli e Maurizio Flammini al Mugello: i discorsi non sono di certo facili, vero?...

nel 1974, arriviamo facilmente a quei 150 milioni spesi direttamente in questi due anni. Non tutto il materiale purtroppo è recuperabile e realizzabile perché nel mondo delle corse quello che oggi vale, domani può non servire più a nulla se superato e non più competitivo.

In più, a queste cose bisogna aggiungere facilmente delle cifre che prima o dopo bisognerà trovare: debito di assistenza e materiali con Bielli (quello che assiste le F. 2 azzurre) e con Trivellato; conto BMW per revisione motori, conto March se si vogliono ritirare i tre telai aggiornati in sostituzione dei tre piegati in incidenti di gara; assemblaggio e messa in opera del tutto per la prima gara, trasferta per la gara e dopo la prima saremmo al punto di partenza, se, statisticamente parlando (ed io credo nelle statistiche), ogni gara di quest'anno è venuta a costare un occhio della testa fra telai, cerchioni, gomme, revisioni motori e trasferte.

Insomma, per sistemare le cose fino ad oggi ci vorrebbero 30 milioni, per sistemarle fino a « domani » una cinquantina. Chi ce li ha? Mancando poi Dragoni

Andrea de Adamich

Perso anche rispetto per una generosità

I massimi dirigenti della CSAI presenti quindici giorni fa al Mugello alla gara di « F. 5000 », il « circo » privato dell'astuto Mr. Webb, come pure a tutte le manifestazioni che si svolgono all'estero, con particolare predilezione per quelle extraeuropee, non se la sono sentiti di indossare le famose « giacche blu » per venire a vedere l'euro Mugello di F. 2, dove tra l'altro erano in corsa sette piloti italiani. Questa latitanza è facile immaginarlo non è certo stata dovuta al caldo equatoriale che imperversava sul circuito toscano, e che rendeva certo impegnativa e controproducente l'utilizzazione di un capo tanto sofisticato come la « giacca blu ».

Non potendo pensare che lo sgarbo fosse volontariamente rivolto all'Ing. Borracci ed ai suoi validi collaboratori, non certo rei di aver aggiunto una perla prestigiosa all'ambizioso « piano autodromo » dell'Ing. Rogano, l'unica tesi valida a giustificare l'assenza dei reggitori dello sport automobilistico italiano, dai boxes del Mugello, è che si sia voluto con il solito atteggiamento dello struzzo evitare domande curiose sulla « Nazionale CSAI di F. 2 », che proprio all'Euromugello è stata costretta a mettere pubblicamente in mostra tutti i suoi « panni sporchi ».

La causa materiale che ha costretto Truffo e Flammini a correre la loro prima gara italiana con vetture fortunatamente rimate all'ultimo minuto (e pagando di tasca propria) è già nota, motivandosi con quei sette milioni necessari per ritirare le scocche alla March che nessuno ha tirato fuori. Meno noto, e forse non lo sarà mai, è invece il perché, dopo sole sei gare, uno stanziamento teorico di 140 milioni in due anni, trova le casse CSAI così asciutte da non poter non solo far fronte ad un impegno di sette milioni, ma addirittura in deficit di circa 18 milioni.

Poiché la CSAI non è tenuta alla pubblicazione dei bilanci, e prevedendo che nessuno mai se ne assumerà la responsabilità (l'esperienza della squadra « Iris F. 2 » insegna) abbiamo perciò cercato di capire qualcosa in questa « danza di milioni » che, anche se non usciti da un cappello a cilindro ma dalle tasche dei soci dell'A.C.I., sembrano avere il destino in comune con i soldi dei contribuenti gestiti dai governanti.

Il punto di partenza di questa ennesima vicenda « all'italiana » è dato dallo stanziamento di 70 milioni per il 1973 e di 70 milioni per il 1974, (totale 140 milioni), che la CSAI, via FISA e ANCAI, offre per portare due

t. z.

♥ **CONTINUAZ. DA PAG. 19**

è venuta anche a mancare l'introduzione in certi programmi del futuro: Dragoni aveva ottime possibilità di portare un giovane che si fosse dimostrato valido a livello di Ferrari. Senza Dragoni è un discorso che può rimanere aperto? A notare il comportamento della Goodyear dubito molto dato che, fin che c'era Dragoni, le gomme la squadra le aveva gratis, scomparso lui si chiede pagamento in contanti, se no niente gomme.

Se manca questa spinta al futuro degli azzurrini, potrà questo programma F. 2 andare avanti anche nel '75? Se sì, vale la pena di spendere dei soldi ora; se no, che scopo c'è? Fra l'altro a livello di F. 2 possono subentrare modifiche tali, nell'arco di breve tempo, che anche certe spese potrebbero risultare non produttive.

Purtroppo siamo ad un punto in cui non avverto la capacità di dare opinioni costruttive, nel senso che è facile criticare, me ne rendo conto, e mi piacerebbe poter dire la mia su eventuali soluzioni dell'ingarbugliata faccenda. La soluzione però è una sola: trovare tanti soldi per andare avanti bene. Trovarne un po' per tappare qualche buco e fra 15 giorni essere al punto di partenza, per carità, è inutile farlo! Meglio allora rinunciare! La squadra azzurra ha già perso credibilità.

Quelli che ci rimettono di più in tutta questa faccenda sono naturalmente i due piloti, Truffo e Flammini. Si sono trovati coinvolti in cose più grandi di loro (non sportivamente parlando). Arrivare dalla F. 3 e F. Italia a contatto con i problemi del team Azzurro deve essere stato un bello choc. Speriamo che le soluzioni che si troveranno soddisfino anche loro. Del resto hanno forse acquisito poca esperienza come numero di gare, ma ne hanno acquisita molta come modo di vita, nel difficile mondo dello sport del volante!

Tutte le esperienze servono, soprattutto quando ti obbligano a prendere delle scelte e loro in questo momento penso stiano proprio facendo delle scelte. Hanno corso al Mugello perché è giusto che un pilota in valorizzazione pensi solo a correre, indipendentemente dal mezzo. Se invece per altri la loro corsa può essere servita a bloccare chiacchiere, questo sarebbe invece da criticare.

Per ora, quindi, tutti in aspettativa di notizie ufficiali. Anche perché è quasi tempo di vacanze e se non si prendono decisioni drastiche ora si finirà a settembre. E nel frattempo i debiti che ora valgono trenta a settembre potrebbero valere 40 e così via. Quindi speriamo che almeno i debiti vengano pagati a chi ne ha bisogno e poi si trovi la strada per una giusta ed onorevole soluzione del «caso».

a. d. a.



CONTINUAZ. DA PAG. 19

piloti italiani in F. 2, nella speranza di poterli valorizzare per la F. 1. (Forse sarebbe meglio dire «per Ferrari» sempre in cerca di giovani nuovi con i quali rinviare alle Calende greche il suo impegno serio per un pilota nazionale).

Alla realizzazione di questo ambizioso programma la commissione formata da Zanon, Ceard, Zagato, Maffezzoli, e Dragoni, si dedica, grazie alla enorme signorilità... di Dragoni che anticipa parte dei capitali, praticamente dall'estate 1973 alla primavera 1974. Il risultato in cifre è il seguente.

ANNO 1973

- Acquisto di due telai Brabham BT 40 13.500.000
- Sdoganamento 2.000.000
- Acquisto 5 motori Ford (nuovi e usati) 15.000.000
- Trasferte per prove di selezione (2 volte a Misano, 1 a Vallelunga, 1 a Fiorano, 1 a Casale) 5.000.000
- Manutenzione e revisione

- delle vetture con ricambi 9.000.000
- Revisione motori Novamotor 3.000.000
- Acquisto autocarro e «238» di servizio 2.500.000
- TOTALE 50.000.000**

ANNO 1974

- Acquisto di tre telai March «742» completi di motori BMW e cambi 48.000.000
- Acquisto di due motori BMW 13.000.000
- Acquisto pezzi di ricambio 4.000.000
- Assistenza fornita dall'officina Bielli 10.000.000
- Revisione motori alla BMW di Monaco 5.000.000
- Riparazioni per rotture ed aggiornamenti 3.000.000
- Trasferte (prove a Monza e a Fiorano con Flammini, gare di Hockenheim, Pau, Salisburgo Hockenheim con Truffo e Flammini) e spese di gestione 30.000.000
- TOTALE 108.000.000**

Per comodità riportiamo anche alcune cifre in dettaglio sui costi delle March «742» e sulle operazioni di revisione dei motori e dei telai, nonché sulle iniziative che la March stessa o gli importatori italiani «Trivellato Racing Team» offrono ai loro clienti.

● **IL COSTO DI UNA VETTURA «MARCH 742»** al 14 luglio, agli ultimi aggiornamenti e svalutazioni comprese, è di lire 15.700.000 comprensive di motore BMW due litri (lire 6.700.000) e cambio Hewland.

● **LA REVISIONE** di un telaio e messa a punto va da un costo di circa 1.000.000 (Trivellato) ad un costo di 1.700.000 (Bielli).

● **La REVISIONE** di un MOTORE BMW va da circa 1.500.000 (Trivellato) a 2.800.000 (BMW di Monaco).

● Per una intera stagione di F. 2 Trivellato garantisce a tutte le gare la vettura per prove e gara, completa di 12 ruote, gomme, due motori, rapporti al cambio, trasporto e revisione normale a fine corsa al costo di lire 50.000.000.

● Per gli stessi servizi di Trivellato, la March ufficiale nel 1974 potendo offrire anche eventuali aggiornamenti, chiedeva lire 70.000.000.

Tornando quindi alle cifre della «Nazionale CSAI di F. 2 si vede subito come dal nostro sommario bilancio complessivo (non molto lontano dal vero) apparso iperbolico avere speso 158 milioni per far scendere in pista a prove e gara i due «azzurrini» in pratica solo QUATTRO VOLTE (abbonando la prima giornata di prove persa a Pau) con un costo a partecipazione, da suddividere sulle otto presenze, di 19.750.000 Lire.

C'è da dire, adesso, che il disavanzo da coprire non è di 18 milioni (cioè quell'eccedente tra i 158 elencati e i 140 dello stanziamento) ma è già cresciuto nel frattempo a 25 milioni. Cioè per metterci in condizione la squadra azzurra di presentarsi alla prossima gara è necessario pagare subito:

- 6.500.000 per arretrati al meccanico Bielli;
- 4.500.000 al fornitore Trivellato;
- 4.500.000 per i motori revisionati da ritirare alla BMW;
- 10.000.000 per tre telai nuovi commissionati alla March (perché gli altri sono irrecuperabili).

Senza dire che poi le macchine dovranno essere anche «assemblate» e messe in ordine per correre.

Queste sono le cifre che «ballano». Alle quali potrebbero aggiungersi anche le voci extra di qualcuno, come il collaboratore di Dragoni, chiamato pesantemente in causa dal nuovo responsabile tecnico azzurro nella sua intervista televisiva al Mugello e che pare voglia chiedere soddisfazione anche in sede penale.

Il «punto nero» di tutta la vicenda, parte la dimensione di una spesa che non ha sortito gli scopi prefissi, pur non essendo leggera (per la cronaca c'è da chiedersi come i piloti francesi Laffite e Paoli, con due March e tre motori posano, di contro, garantirsi la stagione '74 con lo sponsor BP che ha dato loro, risulta, 65 milioni), è che ora si vogliono, più o meno tacitamente, far cadere le colpe sulle spalle di un uomo come Eugenio Dragoni che, se non altro, aveva dimostrato di voler pagare di persona. Se c'era qualcosa da obiettare occorre farlo prima e non lasciarlo impegnare avallando le sue scelte solo perché gli stanziamenti hanno ritardato un anno.

Qualche cosa di più e di nuovo nel campo dell'accensione elettronica

ABARTH

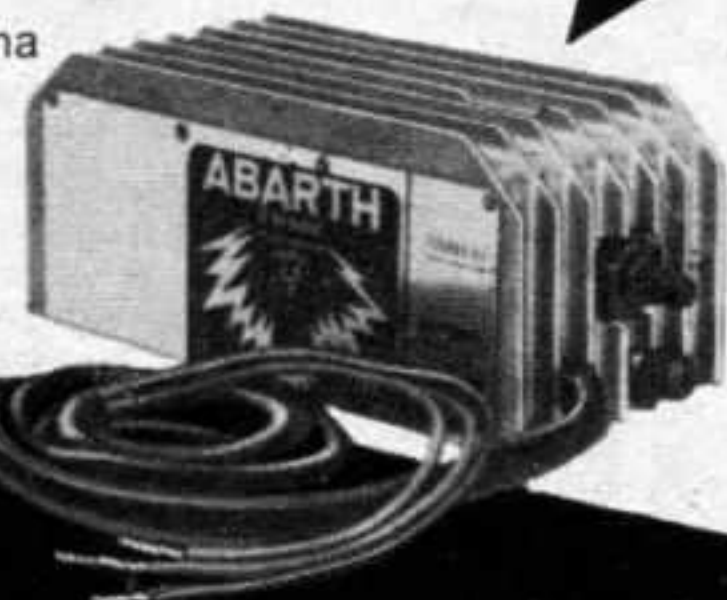
3 tronic

a scarica capacitiva

L'abbiamo pensata da esperti; l'abbiamo provata da piloti; l'abbiamo sperimentata da tecnici; l'abbiamo collaudata, nelle casistiche più svariate, da automobilisti pratici. La produciamo con 10 collaudi in linea di montaggio e collaudiamo il 100% del prodotto finito. Ecco perché, oggi, possiamo dire una parola veramente nuova in questo campo.

ABARTH «3 tronic» significa:

- 1 Superbobina incorporata**
E quindi non occorre sostituire la bobina di serie. Essa resta (inerte) a disposizione per quando rivenderete la vettura.
- 2 Adattatore universale ai contagiri, incorporato**
Qualsiasi contagiri (oggi in uso) continua a funzionare perfettamente e fedelmente.
- 3 Montaggio semplice**
Perché è piccola, facile da sistemare ed ha soltanto tre fili da collegare.



Con ABARTH «3 tronic» si ottiene subito:

- avviamento istantaneo in qualsiasi stagione;
- combustione totale della miscela aria-benzina e quindi: massimo sfruttamento del carburante e della potenza del motore;
- candele sempre pulite e pertanto: nessun problema ai bassi regimi della circolazione cittadina;
- minor usura della batteria (assorbimento ridotto del 75% all'avviamento);
- economia di benzina (variabile a seconda dei percorsi e del tipo di vettura, dal 7% al 16%, fino al 22%, nei percorsi urbani - dove si consuma di più - con vetture perfettamente "a punto").

Importante: richiedete anche la "messa a punto"

Per ottenere il massimo rendimento dalla ABARTH 3 tronic, appena installata, occorre anche far controllare la "messa a punto" accensione-carburazione e accertare l'efficienza delle candele e del filtro aria.

Prezzo «limpido» Lire 49.000
compreso IVA, compreso montaggio

Questo prezzo verrà mantenuto per tutta la fase di lancio presso i "Punti convenzionati" che espongono questa targa



SELECOM SpA SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH CAN-AM GAUSS GOO NGK SPARVA

(dis. Bertone)



Depailler ha vinto con classe ed ora guida la classifica dell'europeo



Nell'intervallo tra le due prove, meccanico di lusso per Truffo: Brambilla sostituisce il manicotto scorrevole sulla March. A sinistra dalle tribune, ora provvisorie, si ha una veduta molto spettacolare del nuovo autodromo del Mugello

Con i soldi della nostra CSAI avrebbero corso 4 francesi

«Je vais gagner», «vado a vincere», dice Jacques Laffite e si avvia alla partenza con la sua March BP dalla foggia strana per le modifiche che lui stesso ha apportato con la consulenza di Tico Martini, il suo scopritore. A 30 anni, partito senza un soldo come meccanico di Jabouille, protagonista di alcune stagioni francesi di Formula Renault e Formula tre, oggi costituisce sicuramente la prova della capacità di valorizzazione propria della Formula due. Anche se il suo spirito battagliero, capace di fargli dire in tono di sfida «vado a vincere» prima del via, al Mugello non ha trovato conferma per la rottura del supporto di una molla valvola, è certo che Laffite il prossimo anno apparirà ad un team di Formula uno: già oggi è osservato speciale da un paio di squadre. Se Laffite al Mugello non ha avuto il ruolo che ci si aspettava è toccato al suo compagno Paoli di fare da protagonista della seconda manche ed il secondo posto assoluto finale, oltre alla soddisfazione, dà un contributo economico importante alla squadra francese.

Bisogna sapere, infatti, che il budget di cui dispongono Laffite e Paoli è molto contenuto ed ogni spesa viene valutata con estrema attenzione.

Tanto per fare dei paragoni, senza ombra di dubbio il denaro di cui si parla per la squadra CSAI avrebbe permesso ai francesi di correre con quattro macchine invece di due. Questa ridotta disponibilità economica è un po' il limite alle mire che Laffite ha nella conquista del campionato. Al Mugello ha rinunciato a cambiare il motore delle prove col quale aveva già disputato una corsa sperando di risparmiare il denaro di una revisione. La rottura è avvenuta subito e lasciare il BMW appena revisionato nel camion è stato un errore.

«Dobbiamo stare attenti coi soldi, in questo periodo non siamo neppure troppo fortunati. Un giornalista francese ha provato la mia March per un servizio. Ha fatto un fuori giri ed il motore è partito. Quasi quattro milioni... spero almeno che ci dedicheranno alcune pagine a colori da offrire alla BP».

Malgrado quest'aria di austerità il team gode di molto rispetto tanto che Mosley della March ha proposto di fare un test comparativo su di un circuito inglese per stabilire se sia più valida la soluzione dei super musci piatti tipo March ufficiale o quella adottata dai francesi che mantengono il radiatore avanti: «Al-

la fine chi avrà il muso peggiore comprenderà quello dell'altro...».

A parte le doti di Laffite ed il suo sicuro futuro in Formula Uno, il discorso sul suo team non può dimenticare il senso di vergogna provato vedendo i resti di quella che è stata chiamata squadra azzurra. Il Mugello ha costituito la Waterloo di una iniziativa assurda e sbagliata perché condotta senza obiettivi definiti e senza precisi intenti educativi. Le contraddizioni di quanto è stato fatto fino ad oggi sono emerse tutte insieme alla gara toscana superando di gran lunga le polemiche sulle troppe decine di milioni spesi. Truffo con la March usata lo scorso anno da Vittorio Brambilla, Flammini con una delle Brabham comprate quando ormai tutti sapevano che la casa inglese avrebbe smesso la produzione di vetture per i clienti concentrandosi solo sulla F.1: nel Paddock del Mugello erano i piloti con i mezzi più anacronistici.

Il fatto poi che Truffo abbia fatto una prima manche formidabile non deve far cantare vittoria. Anzi, al contrario, è la peggior sconfitta per chi ha voluto che la squadra azzurra fosse come è stata. La prova di Truffo — senza togliere il merito al

pilota — si chiamava Vittorio Brambilla che ha guidato il suo allievo, lo ha consigliato sulla messa a punto, permettendogli di togliere quattro secondi, miglioramento dopo miglioramento, nel corso delle prove. Abbiamo così visto una March del '73, senza neppure un aggiornamento, arrivare quinta nella prima manche dopo una corsa di battaglia sempre tra i primi. La macchina vecchia, il pilota ancora relativamente esperto, sono stati compensati da una guida sicura ai box. Quando si parlava di de Adamich come responsabile del team azzurro si diceva l'unica cosa giusta dopo tanti mesi di errori. Oggi Brambilla ha dimostrato che de Adamich sarebbe stata l'unica soluzione per far figurare bene Truffo e Flamini. A proposito di quest'ultimo l'assurdità ha toccato i limiti: che senso ha avuto schierarlo al via su di una di quelle Brabham che lo scorso anno non furono ritenute adatte a mandare i nostri piloti in corsa tra gli altri? Allora a distanza di un anno che cosa si scopre: che una macchina non competitiva, con un motore Novamotor vecchio di due an-

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 22

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

ni, serve a creare i nuovi piloti italiani?

Tra le tante c'è un'altra cosa da non dimenticare, detta e ridetta inutilmente da sempre: i piloti per essere tali devono arrivare a conquistarsi il diritto ad appartenere ad un team professionistico. Truffo e Flammini hanno doti indiscutibili ma le doti non si dimostrano solo in macchina. E' soprattutto ai box, durante le prove, nel dopocorsa, che si deve far capire di aver acquisito la mentalità del professionista. Chi ha l'avventura di trovarsi in una squadra pseudo ufficiale non deve chieder o pretendere ma lavorare sodo per riuscire a cogliere il massimo da ciò di cui si dispone, nella buona o nella cattiva sorte.

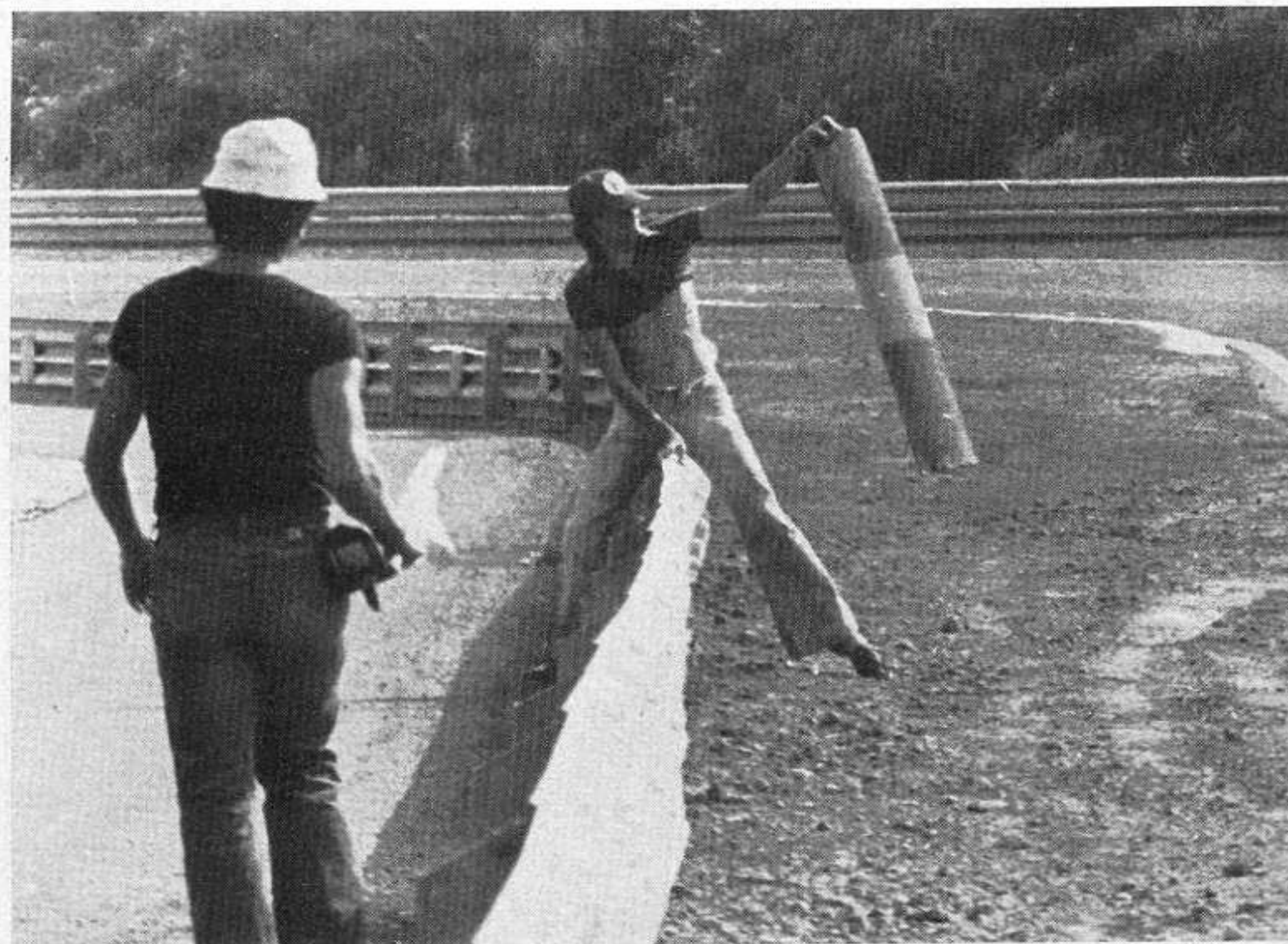
Un'ultima cosa su questo argomento: al Mugello sono corse frasi poco simpatiche nella direzione di persone che fino ad oggi si sono date da fare per tenere a galla una barca piena di buchi. Queste persone col loro lavoro e con la loro passione ad un certo punto hanno avuto il pieno diritto di fermarsi. Pezzi per quasi dieci milioni già pronti da giorni alla March — tutte e tre le scocche delle macchine '74 più i kit di aggiornamento — devono essere ritirati e pagati da chi ha deciso e guidato l'iniziativa, non dai benefattori! Se si fosse voluto avere più denaro si sarebbe potuto cercare uno sponsor, come fanno tutti. Altro che sdegnoso no alla pubblicità!

Sull'altro fronte dei piloti italiani, quelli che corrono normalmente per intenderci, il Mugello non ha costituito un episodio trascurabile nella stagione. Sandro Angeleri, l'italiano che è tanto bene inserito nella March da essere diventato il quarto director insieme a Mosley, Herd e Guinness, ha organizzato nei giorni precedenti la corsa delle sedute di messa a punto presente lo specialista Ray Wardel. Le macchine di Martini, Bozzetto e Turizio sono state sensibilmente modificate negli assetti ed i tre hanno figurato molto bene in corsa. Martini e Turizio ottenendo piazzamenti importanti, Bozzetto lasciandosi sfuggire per una sosta ai box dovuta ad una marcia che non voleva più entrare. Peccato che Trivellato non abbia sottoposto a cure anche la macchina di Serblin che in prova denunciava il gap di preparazione.

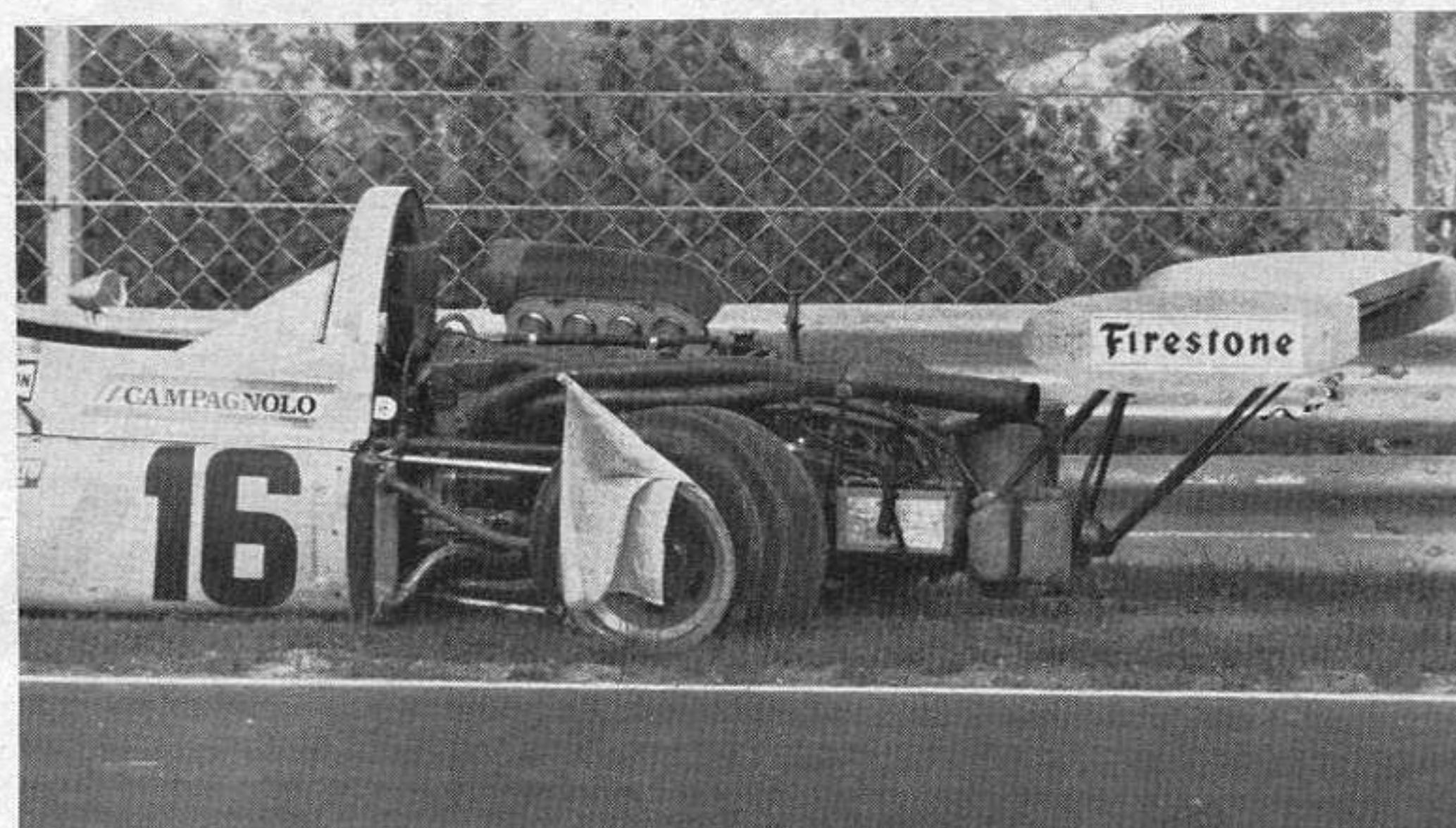
Il motore Holbay portato finalmente in corsa da Carlo Giorgio è apparso promettente prima dell'esplosione favorita dal surriscaldamento. Giorgio in pochissimi giri di prova aveva fatto un tempo molto buono e la sua macchina, di gran classe bianca col tricolore alla Hesketh e le scritte pubblicitarie dei vivai del Sud, costituiva una delle attese principali essendo l'Holbay la più recente proposta della Ford in alternativa al BMW. Se col passare delle corse l'affidabilità del motore aumenterà, il campionato italiano di F. 3 potrà ritrovarsi a fine stagione con le quotazioni nuovamente alte.

La vittoria di Depailler è stata facile, sia per la convinzione che ormai il francese ha in se stesso dopo i bei risultati in Formula Uno, sia per la qualità della sua March. Tom Pryce non nascondeva la sua disperazione per la Chevron letteralmente inguidabile «E' tutto sbagliato: gomme, ammortizzatori, molle, regolazioni...» e i piloti della Elf 2, Jabouille in testa, denunciavano una evidente carenza di stabilità nei confronti delle March. Naturalmente per Depailler questo secondo successo stagionale è stato una soddisfazione.

Fuori Laffite, Depailler ha fatto una corsa tranquilla e non si è dato neppure troppa pena per passare



Un commissario rientra dopo aver raccolto in pista la parte superiore dell'alettone perduto durante la gara dalla Elf BMW del francese Leclere



Ecco come si presentava, dopo, la ruota sgonfiata della March di Serblin

Paoli nella seconda manche. Ma se ci fosse stato lo scatenato Stuck ad attaccare cosa sarebbe successo? «Voglio vincere il Campionato Europeo per il mio sponsor, la Elf», diceva ancor prima del via Depailler — «Ma quest'anno mi interessa molto meno che in passato. Correre con Tyrrell è formidabile, tutto è perfetto anche se il denaro speso è molto meno di quello che possa sembrare: tutto è fatto senza sprechi ma senza economie. Un pilota con Tyrrell non può non riuscire perché è talmente tranquillo da poter fare al meglio il suo lavoro».

L'amore per la Formula Uno ha preso totalmente Depailler e questo suo nuovo stato d'animo non può che favorire Stuck rimasto invece un po' bruciato dai numerosi incidenti avuti in F. 1 e dalla mancata qualificazione al G.P. di Francia. Mosley che dalla Svezia ha eletto Vittorio Brambilla a prima guida, ha fatto questa affermazione: «Dopo aver provato a mettere a punto le macchine con Vittorio, lavorare con gli altri piloti mi sembra di avere a che fare con dei bambini». Questo complimento, oltre al miglioramento della March in queste ultime gare, si riferisce appunto all'episodio di Digione dove Brambilla, correndo con la macchina con la quale Stuck non si era qualificato, ha girato un secondo e mezzo più forte del tedesco.

Questa ottima reputazione del nostro pilota, ormai nota a molti anche in Inghilterra, è un risultato fondamentale per la sua carriera futura. Per questo riteniamo che non sia il caso per lui di tornare ad occuparsi di macchine sui campi di gara come l'entusiasmo lo ha

spinto a fare al Mugello, lavorando anche da meccanico alla March di Truffo. Sarebbe un errore se accettasse di seguire l'agonia del baraccone azzurro nel caso l'attività dovesse andare ancora avanti. Un pilota di Formula Uno deve essere tale anche fuori dalle corse... questo almeno è il nostro parere, Vittorio!

Sul Mugello ci sarebbe da dire ancora molto: lo splendido circuito (davvero degno di un Gran Premio); le belle prove di Henton e Kuwascima; la feroce seconda manche di Jabouille (altro serio candidato alla F. 1 nel '75); i primi punti per il Campionato di Coulon; i problemi delle gomme con le ottime Firestone da tempi (150 dei vari tipi usate nelle sole prove da 20 macchine!), ma le Goodyear migliori nelle ore più calde, l'impressione di Depailler sulle Ferrari («Non è il motore superiore, quello è il meno, la forza della Ferrari quest'anno è il telaio formidabile, sicuramente il migliore»), sono alcuni fra i tanti appunti sulla gara toscana. Sopra ogni cosa rimane però un punto: quello della Formula Due è sempre un clima di alta competitività nel quale i piloti possono formarsi imparando sia a correre che a suggerire gli aggiornamenti delle macchine, a scegliere le gomme, a regolare barre, sospensioni e alettoni. L'ingigantirsi della Formula Uno, con oltre 40 macchine previste per il '75, avrà come risultato non l'indebolimento ma l'aumento di importanza della dura scuola della seconda formula dove le raccomandazioni non servono. Basta vedere cosa a sono servite quelle della CSAI...

Resiste troppo l'errore (di stampa) dei super alettoni!...

SCARPERIA - Dite pure che personalmente sono un fissato, per quanto riguarda gli alettoni e le altre appendici aerodinamiche, ma è chiaro che non posso fare a meno di stupire, dopo aver visto anche al Mugello, come già a Pau, come nella Formula 2 le regole che dovrebbero essere valide per tutte le categorie non siano rispettate.

A Pau, con stupore, avevamo visto sulla macchina di Jabouille un lungo traliccio quadrangolare, posto dietro la macchina, con notevole inclinazione, a far da supporto all'alettone. E pur se non avevamo avuto modo di misurare materialmente le distanze tra l'asse delle ruote posteriori ed il bordo più arretrato dell'alettone, era chiaro che esso non era nelle dimensioni regolamentari (un metro massimo).

Se avete letto a suo tempo le nostre osservazioni, avete letto la settimana scorsa quello che ha detto la Gabriella Noris, e visto la foto del traliccio, che a me ricorda la Torre Eiffel. Al Mugello di questi supporti spropositati se ne sono visti non uno ma parecchi, ed anche di altre foggie. Cosicché le Formula 2, oggi, sono nettamente contro quelle regole internazionali che erano state a suo tempo adottate proprio a conclusione di una battaglia che noi avevamo condotta. Ed a vincerla fu la CSAI di allora, con a capo Campanella.

Davanti al nostro stupore i commissari tecnici, che ovviamente si sono accorti anche loro della anomalia, ci dicono di non poter far nulla. E coloro che utilizzano macchine così equipaggiate ci dicono di essere nella completa legalità.

Il grosso guaio, scandaloso, è che tutto ciò è vero. Gli alettoni spropositatamente arretrati delle F. 2 sono perfettamente legali.

Come può essere, vi chiederete, se le F. 1 hanno limiti ben precisi e li rispettano? E' quel che ci stiamo chiedendo.

Abbiamo letto attentamente il codice sportivo internazionale, edizione 1974, nel suo testo ufficiale francese. E non vi è dubbio che coloro che hanno fatto altrettanto prima di noi, e che poi hanno costretto le «torri Eiffel», abbiano potuto constatare come per le F. 2 detto codice non faccia cenno di limiti.

E' assurdo, ovviamente, ma è così, e chi ha voluto ne ha approfittato.

Come sia potuto accadere, tuttavia, resta un mistero, perché è chiaro che la gente che ha fissato le regole e le dimensioni delle appendici aerodinamiche intendeva farle applicare su tutte le macchine da corsa. Chiaro quindi che qualcosa è accaduto durante il «tragitto» dei testi dalla stesura effettuata dalla Commissione tecnica alla pubblicazione sul Bollettino ufficiale della CSI e sull'Annuario ufficiale della CSI. Sia stata una dimenticanza della dattilografa incaricata di battere a macchina il testo delle regole, sia stata una dimenticanza nella composizione tipografica, il fatto è che nel capitoletto dedicato alla F. 2 il preciso riferimento non esiste.

Formalmente quindi quelli che sono andati fuori dalle dimensioni sono a posto. Chi non è a posto è la CSI, che evidentemente non si è accorta dell'errore (o dimenticanza); e questo può essere anche scusato. Quello che non può essere scusato è che dopo due mesi ed oltre alla CSI non sia venuto all'orecchio il fatto che ci sono in giro macchine che in sostanza sono fuori legge; e che non abbia provveduto urgentemente a correggere i suoi testi ufficiali, facendo includere il paragrafo che evidentemente è stato omissivo solo per dimenticanza o trascuratezza.

Spero proprio che queste righe le legga l'ing. Noretto, che alla nostra CSAI è incaricato di queste cose, e che alla intelligenza unisce il buon senso e la diligenza. E che quindi sia urgentemente richiesto alla sottocommissione per i regolamenti tecnici di provvedere subito perché la curiosa anomalia cessi.

g. n.

f. l.



Da Rouen F.2 a Digione F.1 sotto accusa organizzatori dilettanti (che impongono le loro pretese in uno sport professionistico)

I «prepotenti» di FRANCIA

LONDRA - Vi capita mai di avere l'impressione di girare in tondo, in cerchi che si restringono sempre più. Be', io l'ho adesso. Mentre scrivo sono seduto su una panca particolarmente dura all'aeroporto di Orly, a Parigi, cercando di far passare il tempo prima che un impiegato particolarmente scemo, addetto al check-in, accetti il mio bagaglio soltanto due ore prima del volo. Il motivo per questo tempo libero è l'apparizione tremendamente breve nella gara di F. 2 a Rouen, culmine di una storia fatta di guai che vorrei non si ripettesse mai più. Arrivata dopo la delusione del G.P. d'Olanda, insieme ai tanti viaggi e guai che accadono fra l'una e l'altra competizione (la mia banca ha perso tutto il mio denaro! Cose che succedono in Spagna!) è in occasioni come questa che mi devo imporre di ricordare che ne vale la pena. Meno male che sono ottimista, ma suppongo che se non lo fossi non farei questo mestiere.

Il Gran Premio olandese segnava la metà stagione di F. 1 e come tale avevamo una certa speranza che potesse potenzialmente coincidere con un mutamento della nostra sorte. Fra vari piccoli guai, ai quali si è potuto rimediare, il mio sesto posto sullo schieramento mi ha soddisfatto, tenendo conto delle circostanze, ma non mi ha certamente entusiasmato; comunque mi rendevo conto che se non avessimo scoperto qual era il problema sulla vettura, in gara avrei avuto vita dura.

Dopo attenti esami Harvey ha gridato « evviva » e il giro di riscaldamento mi ha un poco rasserenato. Quanto alla corsa, preferirei dimenticarla. Come a Silverstone sono riuscito a bruciare la frizione, poi, mentre rallentavo per lasciarla raffreddare Tom Pryce ha urtato la mia ruota posteriore di sinistra: lui è finito fuori pista e la mia vettura ha avuto la sospensione contorta sicché dopo due giri, ritenendola pericolosa mi sono ritirato.

La mia delusione è stata poi aggravata da un certo settimanale inglese, il cui corrispondente citava le parole di Alan Rees sull'incidente, senza avere controllato oltre. Naturalmente Rees difendeva il suo pilota, come farebbe qualsiasi direttore di squadra, ma ovviamente questo non è passato per la mente del giornalista, il quale inoltre non ha pensato che Rees doveva avere avuto una visione delle più annehiate, con 15 vetture in pista più fumo e polvere.

E così il corrispondente ha lasciato intendere che l'incidente era avvenuto per colpa mia, mentre sulla pagina seguente pubblicava una serie di foto in perfetta sequenza, le quali dimostravano in modo

conclusivo che io seguivo perfettamente la traiettoria, badando ai fatti miei, completamente estraneo all'incidente!

Dopo Zandvoort mi sono di nuovo precipitato in Spagna per continuare la lotta, apparentemente senza fine, per organizzare la mia casa e renderla abitabile. Come al solito ho sprecato molta energia ottenendo poco, poi sono partito per Rouen, per correre la mia prima gara di F. 2 della stagione. Pilotavo la Baty Chevron con motore BMW Schnitzer e il primo giorno delle prove è stato un fiasco, perché contano sull'aiuto di Schnitzer per i motori e quello della vettura aveva bisogno di un pezzo di scorta che non c'era. Schnitzer è poi arrivato, la sera, con un altro motore con rapporti diversi e prevedevamo di andare meglio, infatti, coperti sei giri, tutto pareva andare bene sicché mi sono messo a provare seriamente. A metà del secondo giro, però, andavo a soli tre cilindri e per quel giorno è finita così.

Il giorno della gara tutto bene, il nuovo motore sembrava ottimo tanto che prima del giro di riscaldamento il signor Schnitzer ha deciso, per festeggiare, di mettermi le mani, col risultato immediato e drammatico di riportarmi a soli tre cilindri. Al guasto si è rimediato soltanto cinque minuti prima che finissero le prove del mattino. Così, dopo quattro giorni e tre sessioni di prove, avevo coperto soltanto dieci giri, furente, e il mio settimo posto nello schieramento è stato un tributo alle magnifiche doti del telaio Chevron, super-facile da pilotare e ovviamente molto competitivo.

Dopo tre giri di riscaldamento di nuovo a tre cilindri, questa volta perché si era bagnato l'impianto elettrico. Mentre mi stavo ancora chiedendo se fermarmi, per fare controlli, da un nuvolone fiotti di pioggia hanno inondato la pista, rendendola molto pericolosa per le vetture che montavano slicks. In situazioni del genere è procedura normale interrompere la gara e riprenderla poi, quando tutti hanno avuto la possibilità di montare pneumatici adatti al tempo, nell'interesse della sicurezza. La procedura per la nuova partenza è chiaramente stabilita, sicché ogni pilota sa che non è costretto a fare l'eroe in condizioni pericolose per la sua sicurezza. Invece, quando sono arrivato al box, non si pensava di fermare la corsa e mi sono dunque trovato di fronte a un difficile problema.

In recenti riunioni della GPDA è stato stabilito che se si presenta una situazione in cui, per motivi di sicurezza, una corsa deve essere sospesa e gli

organizzatori non lo fanno per qualche ragione, deve intervenire il presidente della GPDA oppure il leader della corsa per farla sospendere. La decisione è stata presa in seguito all'incidente mortale occorso a Williamson l'anno scorso, quando le possibilità di salvezza per il pilota sarebbero aumentate, se la corsa fosse stata sospesa.

Allora il presidente della GPDA fu criticato ingiustamente per non essere intervenuto, però quale risultato di tali critiche e, più importante ancora, per il desiderio di proteggere le vite dei piloti, la GPDA ha appunto stabilito che se gli organizzatori non fanno fronte alle loro responsabilità, dobbiamo prendere noi l'iniziativa.

E adesso era sorta proprio una situazione che rendeva chiaramente necessario di sospendere la gara, per cui, in veste di socio della GPDA da più tempo presente sul luogo, era mia responsabilità chiedere agli organizzatori di sospendere la gara. Si sono seccamente rifiutati di farlo, dicendo che una vettura aveva già montato pneumatici da bagnato e che non sarebbe stato giusto per il pilota... Non credo che Peterson avrebbe trovato ingiusto che la sua posizione di comando a Zandvoort venisse annullata, nel tentativo di salvare la vita di Roger e, comunque, le regole per la nuova partenza esistono appunto per rendere equi simili provvedimenti.

Alla conclusione, durante inutili tentativi per fare sospendere la corsa, tutti avevano ormai cambiato i pneumatici e non era successo nessun disastro, però per me era troppo tardi per continuare, soprattutto con soli tre cilindri, per cui mi sono ritirato. Considero però che gli organizzatori hanno commesso un grave errore. Hanno permesso a Dolhem di continuare e lui ha danneggiato seriamente la sua vettura; se fosse rimasto ferito su un circuito che organizza una gara all'anno, e ha già visto succedere tre incidenti gravi dal 1970 a oggi, ciò avrebbe significato la fine del circuito e forse l'inizio di serie ripercussioni per lo sport automobilistico che, in questa era difficile, ha già alcune potenti fazioni pronte a scagliarsi contro.

Io non sono un « fanatico boicotta-circuiti », però mi sento molto risentito per la violenta reazione che mi sono preso da parte di organizzatori dilettanti di una sola corsa all'anno, appoggiati dalla stampa francese, mentre chiedevo semplicemente che ci si attenesse alla normale procedura per la sicurezza, in una situazione pericolosa.

James Hunt

Il «ricatto» a CHASSEUIL scatena lo sponsor

PARIGI - Purtroppo nessuno può negarlo, senza tuttavia potere darne una spiegazione esatta: il GP di Francia di F. 1 si è svolto sul circuito di Dijon-Prenois in un'atmosfera tesa che vedeva due clan ben staccati, quello degli organizzatori e gli « altri ».

Disgraziatamente gli incidenti coi piloti sono stati troppo numerosi. Ickx si è visto rifiutare con veemenza, e perfino con qualche minaccia, l'accesso in vettura nel parco dei piloti; Beltoise ha avuto a che dire con un commissario; idem per Hunt con l'addetto all'accesso alla pista, qualche minuto prima del via; Leclère, ha fatto altrettanto.

Niente andava bene e l'atmosfera poteva soltanto peggiorare, essendo tutto sommato prevedibile l'incidente di cui Chasseuil è stato uno dei protagonisti. Il pilota della Porsche-

Sonauto-BP si è visto vietare l'accesso a una zona riservata sul bordo del circuito, e ha finito per dare uno spintone al commissario che l'aveva già respinto una volta con poca cortesia e scarsa correttezza. Facendo il gesto Guy, che fuma moltissimo come tutti sanno, ha bruciato una guancia al commissario.

Si è subito riunita la commissione disciplinare e, più o meno vittima di un ricatto del direttore del circuito, Chambelland, che, si dice, ha minacciato di ritirare tutti i commissari se non si faceva una sanzione, Chasseuil si è visto rifiutare il permesso di prendere il via nella corsa GT, mentre al tempo stesso gli veniva ritirata la licenza « fino a nuovo ordine ». La decisione è tanto più sorprendente in quanto Beltoise il quale aveva avuto un alterco altrettanto vivace la vigilia, non era

stato « condannato ».

Questa decisione sportiva, per un fatto « non sportivo », ha sorpreso la maggioranza degli interessati alla competizione e alcuni hanno avuto reazioni molto dure. M. Cerneau, direttore del servizio corse BP e presidente della commissione degli annunciatori della Federazione francese, ha dato le dimissioni. Quanto a Seigneur, direttore del servizio corse Ferodo e vice presidente della stessa commissione, ha semplicemente preso la decisione di non fornire più materiale ai concorrenti ufficiali o privati fino all'annullamento della sanzione presa contro Chasseuil. Molti si sono rammaricati per la fretta con cui è stata presa la decisione e hanno lamentato la sua gravità, nei confronti di un pilota professionista.

j. r. j.