

LEGGETE  
SUBITO

# VIETATO FUMARE sulle FERRARI '75

● Sarà, perché Enzo Ferrari «odia» gli sponsor sigarai (specie dopo quella maxiofferta per portargli via LAUDA) o sarà un... dopo Monza? La scritta che vedete è apparsa a Mosport sulla «coda» delle Ferrari. Proibisce espressamente di fumare. L'assessore genovese (che ha messo analogo divieto nei locali cinematografici) comunque ringrazia...

## La corsia del disonore



A PAGINA 8

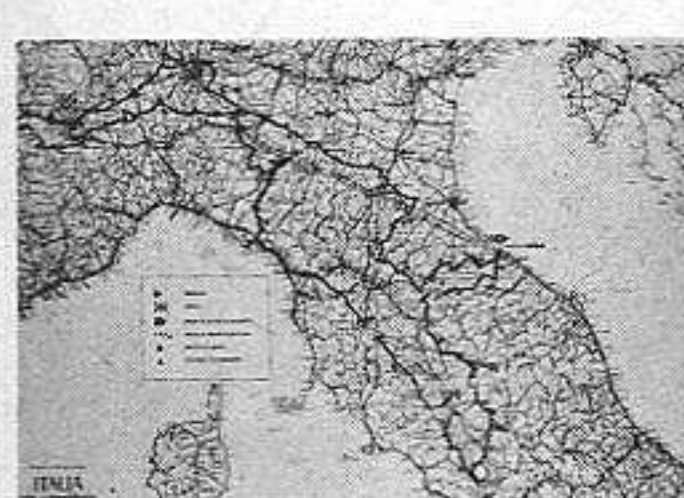
● ●

## Lo scialo e il "giallo" F. 1 '74

DA PAGINA 11

● ●

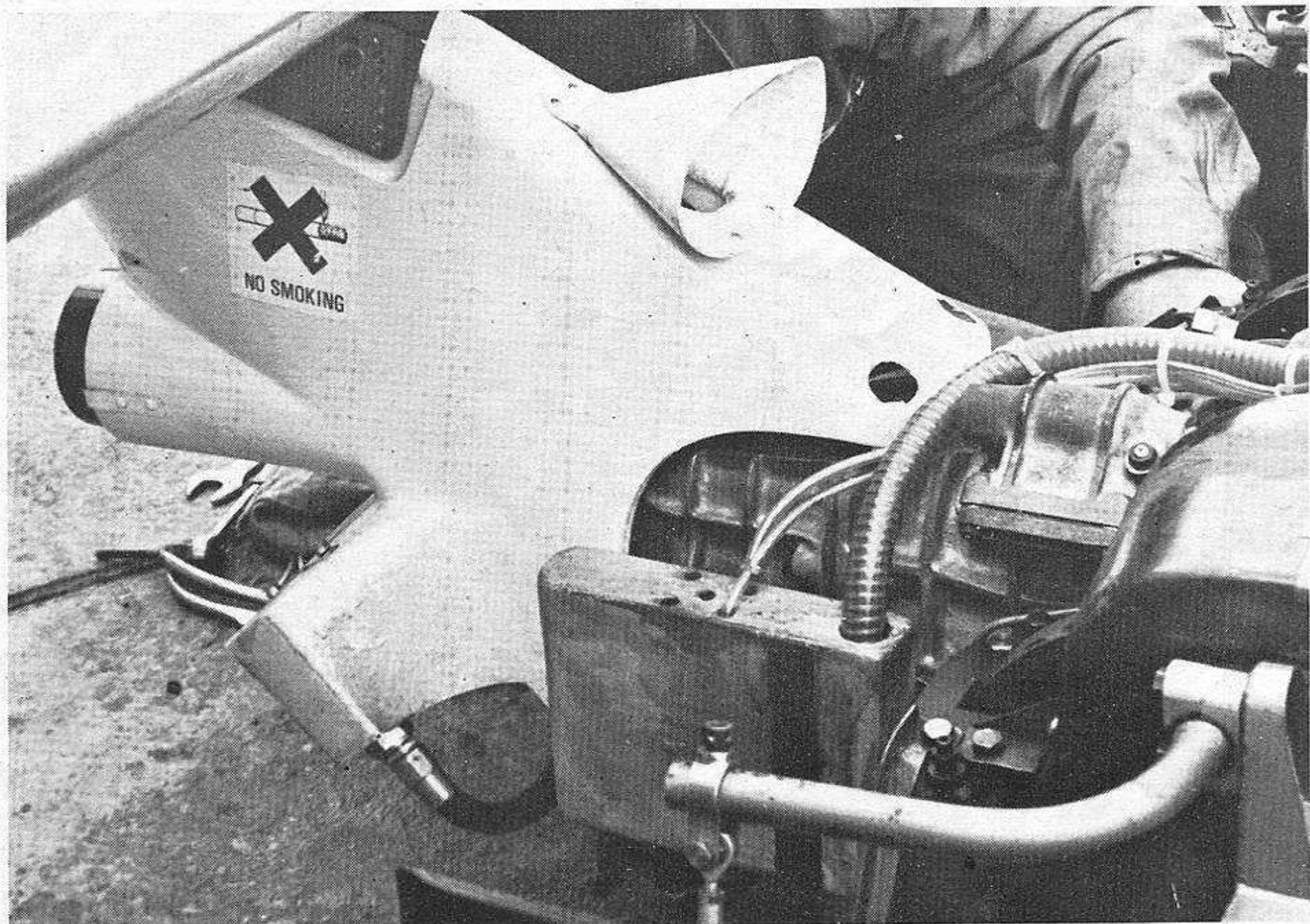
## GUIDA al GIRO



DA PAGINA 32

● ●

- 29 MOTORAMA
- 37 DOMENICA SPRINT
- 46 KARTING
- 62 TUTTE SPRINT
- 64 POSTA ESPRESSO
- 66 COMPRA VENDITA



● Alla Ferrari si era andati molto in caccia di «aiuti» se così si possono chiamare, per Regazzoni alla vigilia del GP USA. Fra gli altri, Montezemolo ha anche sondato Arturo Merzario. Il fantino pare abbia risposto: «Vi prometto lo stesso aiuto che avete dato a me». A fine corsa Stewart, si è andato a congratulare con lui

perché non ha mai infastidito Fittipaldi mentre lo tallonava da vicino.

● JAMES HUNT sposerà la bellissima Suzie il 19 ottobre e gli facciamo tutti gli auguri di AUTOSPRINT.

● Per ora soltanto tre dei motori due litri BRIAN HART sono stati

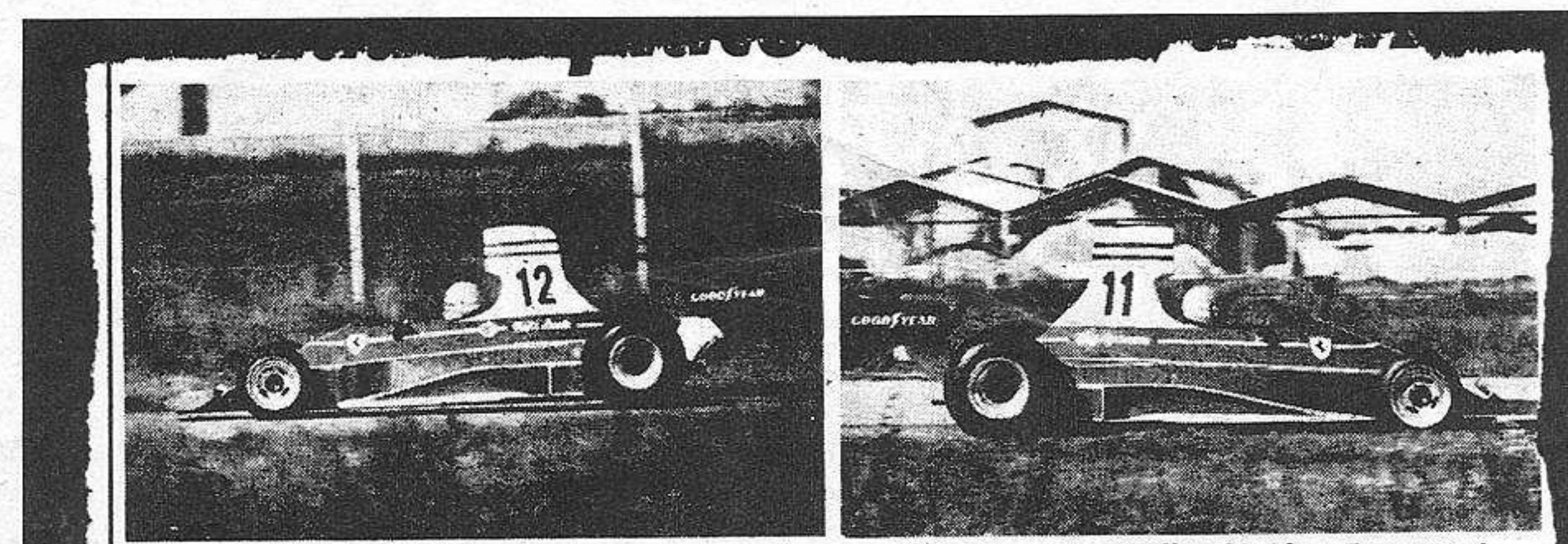
costruiti, ma indubbiamente ce ne saranno altri l'anno prossimo. Per quell'epoca Hart è fiducioso che saranno avversari molto seri per l'Alpine V6. Non c'è dubbio che sembrano già avversari molto seri per i motori due litri derivati dai quattro cilindri Ford e BMW.

● Pare che non sia proprio certa l'assegnazione al Mugello della prova mondiale (n. 3) assegnata all'Italia per il Marche '75 in data 23 marzo. Sulle pressioni AICA la CSAI avrebbe ottenuto altre tre gare titolate per l'anno prossimo, appunto un mondiale Marche, un Euro F. 2 e un Euro GT. Ma adesso dovrebbe essere l'AICA a concordarne l'assegnazione fra i suoi associati. Che la CSAI propenda per il Mugello, togliendosi così dalle panie della richiesta fiorentina del GP d'Italia che resta sempre difficile sottrarre a Monza, è naturale, ma pare che il colpo di mano dell'annuncio anticipato non abbia fatto buona impressione...

● A Roma, si sa, il vizio della gola è forse il primo e quello più difficile da correggere. E' stato proprio a causa di un pranzo troppo prolungato al quale hanno partecipato il direttore di gara ed i commissari sportivi che a Vallenga le F. Italia l'ultima domenica di settembre hanno corso al buio (anticipando il Mugello). Il dottor De Luca aveva consegnato ai responsabili della gara un orario preciso che doveva essere rispettato, ma i piaceri della tavola hanno rovinato tutto.

● Piero SODANO è il primo (e solo per ora) della squadra Fiat-Abarth messo in... cassa integrazione nel reparto sportivo. Ricusato da Sergio Barbasio (senza convincenti spiegazioni: gelosia per Bacchelli in vista di possibile tandem '75) il « navigatore » genovese non andrà ai decisivi rallies mondiali americani e quindi è restato a piedi anche per il Giro d'Italia.

● Diceva un noto costruttore automobilistico, commentando le decisioni di cassa integrazione della Fiat contestate dai sindacati: «...I sindacalisti dovrebbero convincersi che le auto sono come le ciliege, le pesche ecc., cioè sono una produzione stagionale. Si vendono in fine inverno e primavera, perciò lo stoccaggio non può superare certi limiti di guardia...»



Maranello — Niki Lauda in prova con la sua 312 T e con quella di Clay Regazzoni.

● Battuti tutti i records nelle officine Ferrari. In sette giorni (dal 3 ottobre, presentazione del « prototipo F. 1 » 312 T, al 10, giorno del primo test « trasversale » a Fiorano) è stata realizzata una seconda nuova monoposto. Lo garantisce il quotidiano politico bolognese (notoriamente vicino a Enzo Ferrari) in questa didascalica cronaca fotografica delle prime prove a Fiorano.

## 2 RISPOSTE A MODENA

In margine alla conferenza stampa pre-Glen di Enzo Ferrari, vanno sottolineate due domande-risposte che sono passate quasi inosservate.

### Il saluto e il dosatore

— E l'autodromo fantasma di Modena?

«La pista di Fiorano non è l'impianto che Modena merita. Però se io non l'avessi costruita, la Ferrari avrebbe cessato di correre in F. 1. I colleghi costruttori modenesi mi accusano di disinteresse per la realizzazione dell'autodromo a Modena dopo che ho costruito Fiorano, gli amici di Imola mi attribuiscono il mancato completamento del loro; una cosa è certa ed è che Modena è stata privata dell'impianto che doveva avere dal massimo ente che dovrebbe sopersedere allo sport auto (con sollievo dell'AC Modena). Alla mia età li saluto tutti...»\*

\* ciò vuol dire via libera per l'ACI al dirottamento del miliardo così «liberato» verso Imola e il Mugello, altrimenti bloccati a metà.

— Pensate a un ritorno all'iniezione diretta?

«Dovremmo prima trovare una pompa erogatrice di un peso accettabile...»\*

\* è un programma ben avviato. Sul calcolatore che è servito anche a progettare la monoposto attuale e in collaborazione col reparto elettronico che fa capo in Fiat all'ing. Montabone, è in avanzato studio un dosatore di erogazione non continua ma in relazione al numero di giri. Permette di limitare i consumi e aumentare la potenza, senza andare a cercare guai con le molle. Ovvero: le corse al servizio del progresso tecnico (per tutti).

● ABBIAMO LETTO (sul quotidiano sportivo bolognese): «... Per quattro ammortizzatori maledetti (come dire un accessorio per nulla fondamentale) si continua a discutere sulle presunte cause della mancata conquista del mondiale da parte della Ferrari...». Consigliamo al convinto neodepositario di sì certe conoscenze tecniche di adeguarsi (per coerenza) subito, togliendo dalla sua Alfetta personale i quattro — come dire? — accessori non fondamentali. Così non avremo nemmeno più nulla da presumere sulle motivazioni di sì ardite dimostrazioni di ossequio alle «sfortune» di Maranello.

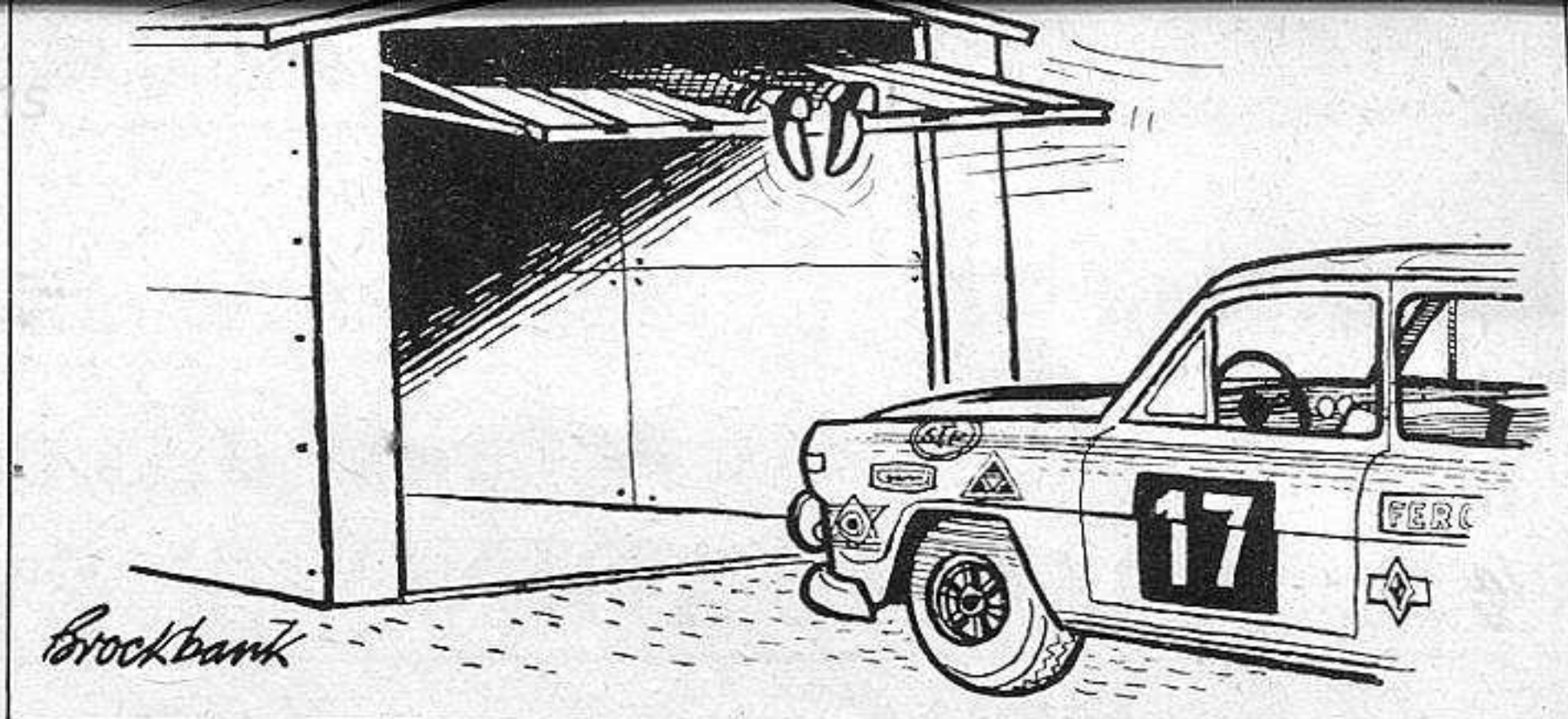
● HA DETTO (Lauda il sabato vigilia di Watkins Glen): «Domenica lavorerò per Clay se la situazione me lo consentirà. Però occorrerà che la mia Ferrari sia un poco più forte della McLaren di Fittipaldi». Allora non erano «cattiverie di AUTOSPRINT» quelle sull'esistenza (normalissima) di motori di maggiore o minore potenza per le vetture di Maranello?

Marcellino



# DOVE

## corriamo domenica


**OTTOBRE**
**Le corse in calendario dal 15 al 20 ottobre 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
15-19	2. Giro d'Italia	AC Torino	Part. Torino - Museo dell'Automobile Arr. Torino	ore 7 (15) o. 20,30 (19)	◆◆◆ Camp. It. GT	Rally e velocità	Casoni-Minganti (De Tomaso Pantera)
16	Coppa AC Bologna	AC Bologna	Autodromo Dino Ferrari Imola - km 5,120	ore 14 ore 17	● F. Italia	Velocità in circuito	
16-20	Rally Ridau Lakes	Canada			◆◆◆ Camp. Mond. Marche Rally	Rally	
18-20	Rally Libano-Siria	Libano-Siria			◆◆◆	Rally	
19-20	2. Rally Campagnolo	AC Vicenza	Part. Vicenza Arr. Recoaro	ore 0,26 (19) ore 6,15 (20)	●	Rally	Pietro Polese (Alpine Renault)
19-20	Rally Dunlop Van Vlaandereu	Belgio			◆◆◆	Rally	
19-20	Circuito delle Fiandre	Belgio			◆◆◆	Rally	
19-20	Finale Autotorneo	Scuderia Sporturismo	Autodromo di Casale Monferrato	ore 10 ore 18,30	● Tg	Autotorneo	Fricker (Hotcar 2700)
20	2 Ore del Jarama	Spagna	Circuito del Jarama di km 3,404		◆◆◆ Camp. Europeo 2 litri	Velocità in circuito	Nel 1973 non si è disputata. Nel 1972: Derek Bell (Abarth Osella) 80 giri in 2.02'03"5, media 133,876.
20	Corsa a Digione	Francia	Circuito di Digione di km 5,000		◆◆◆ Camp. Europeo Turismo	Velocità in circuito	
20	American 500 Rockingam	Stati Uniti			◆◆◆ Stock Cars	Velocità in circuito	David Pearson (Mercury) media 188,321
20	Carsa a Brands Hatch	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch di km 4,265		◆◆◆ T1, F. 5000	Velocità in circuito	Edwards (Lola T330) 1 ora 04'47"2, media 177,730
20	Salita de la Rebassada	Spagna			◆◆◆ Tg	Velocità in salita	
20	Gara a Magione	Sc. Carpine	Autodromo di Magione di km 1,650	ore 9,30 ore 18	● F. Italia Gr. 1, 2, 3, 4	Velocità in circuito	
20	Salita Monte S. Angelo	AC Foggia	Part. Località Macchia Monte S. Angelo km 9,500	ore 10 ore 13	●	Velocità in salita	Si effettua per la prima volta
20	Gara di Autocross	Autocross Barcaccia	Pista di S. Polo d'Enza	ore 14,30 ore 17	●	Autocross	
20	Gimkana del Catenaccio	Sc. Fratelli Dravi	Mezzano di Ravenna	ore 9 ore 19	●	Gimkana	Forarosso (Fiat 500)

**DOVE NON CORRIAMO DOMENICA**

● 18-19 ottobre: RALLY DEI 1000 MINUTI - annullato ● 19-20 ottobre: START U. ZIEL PLATZ NURBURGRING - annullata ● 19-20 ottobre: CHIEMGAU RALLY - annullato ● 20 ottobre: 1000 KM DI BAIREN - annullata ● 20 ottobre: TROFEO DELL'ESTORIL DI F. 2 - rinviato al 27 ottobre.

## TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.54

Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.54 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**.





# La corsia del disonore

L'ampliamento del tratto autostradale PIACENZA-BOLOGNA è quasi ultimato, ma la «terza corsia» rimane troppo spesso desolatamente vuota. Quella che avrebbe dovuto snellire il traffico sul tratto autostradale più battuto d'Italia, sembra già diventata la «corsia del disonore». Ben difficilmente la si trova occupata da veicoli lenti, che si ostinano invece a stare nella corsia di scorrimento normale o addirittura in quella di sorpasso, quasi fosse appunto un «disonore» marciare nella corsia più a destra dell'autostrada. (A proposito: che si tema di essere qualificati come simpatizzanti di «trame nere»?) Ma non solo chi è in automobile occupa la corsia che non gli spetta, per non essere «disonorato» in lentezza: anche i grossi camion viaggiano nella corsia del traffico veloce, invece che in quella principalmente per essi creata. Il problema è reale, per sincerarsene basta percorrere l'autostrada e si trova che la corsia di sorpasso e quella di traffico veloce sono sempre regolarmente occupate da piccoli e grossi veicoli che disdegnano la corsia-tartarughe, mentre veloci auto, dopo aver atteso invano, sono costrette al sorpasso a destra. (Recentemente avallato da una sentenza giudiziaria).

L'idea di andare a verificare questa situazione anomala ce l'ha data un pilota italiano che va per la maggiore quando un giorno, arrivato tardi ad un appuntamento, ci disse che la colpa era tutta delle auto e dei camion lenti che ostruivano l'autostrada. Se aveva voluto arrivare con un ritardo passabile aveva dovuto viaggiare costantemente nella corsia di destra, l'unica libera...

Abbiamo passato la domanda alla Direzione Autostrade di Roma.

«E' un problema che sappiamo esistere — ci hanno risposto — purtroppo è una questione di educazione stradale, l'utente tende sempre a viaggiare a sinistra quale fosse un "disonore" la destra ed eventualmente farsi passare da un altro veicolo più o meno veloce che sia. Siamo coscienti di questa situazione che si verifica sulla Piacenza-Bologna (e su altri tratti) che hanno la terza corsia, ma purtroppo non possiamo fare nulla...».

Anche al Comando della Polizia Stradale di Casalecchio di Reno abbiamo chiesto lumi su questo aspetto del traffico autostradale, la «Polautostrada» che pattuglia incessantemente, 24 ore su 24, la A1 e che nel gruppo autostrade controllato dall'IRI ha compiuto nel 1973 ben 22,7 milioni di km, ci è stata molto d'aiuto in questa nostra inchiesta sulla «corsia del disonore» confermandoci anzitutto che il problema esiste e che, da parte loro, le multe fioccano abbastanza frequenti quando riescono a cogliere in fallo al-

cuni utenti. Ma «purtroppo l'inciviltà autostradale continua».

Chi viene colto dalla «Polautostrada» a viaggiare in una corsia che non sia quella a lui riservata al momento, viene multato con una ammenda di lire 5000, applicando l'articolo 125. Purtroppo non è solo una questione di 5000 lire quella che comporta l'ineducazione stradale; è anche motivo di pericolo di incidenti più gravi (che spesso accadono).

Da una recente statistica risulta che per «ostacoli in carreggiata» nell'anno autostradale sono avvenuti, nel solo gruppo autostrade IRI-MI-ROMA, 582 incidenti, pari all'1,05 del totale con 4 morti e 41 feriti. La maggioranza di questi «ostacoli in carreggiata» erano appunto auto o camion non veloci che viaggiavano in corsie non a loro spettanti. D'altra parte, per snellire il grande traffico che principalmente esiste sulla Piacenza Bologna, sulla Bologna Firenze, e su altre autostrade si è appunto creato

questa «corsia (del disonore)» che però viene raramente utilizzata.

Il tratto autostradale MILANO-BOLOGNA il più affollato della nostra rete, ha visto nel 1973 un traffico valutato in «veicoli km» di 2.027.981.597 fra merci e passeggeri, le merci sono valutate all'incirca il 30% del totale. Sulla BOLOGNA-FIRENZE, il traffico sempre in «veicoli km» è di 806.062.701 con una incidenza delle merci del 36%. Questo grande traffico di merci che si traduce poi in lentissimi camion hanno proprio fatto sì che la società autostradale accelerasse i programmi della terza corsia da realizzare a scaglioni. Dove non era possibile la terza corsia si sono fatte delle corsie di arrampicamento come sulla Bologna-Firenze, sperando poi nel buon senso degli utenti con piccole auto o grossi camion. Cosa che troppi di loro però non hanno dimostrato.

Da una stima fatta, questa situazione potrebbe diventare molto pericolosa nelle già pericolose (per congestionamento) autostrade italiane. Infatti nel tratto Milano-Bologna si sono avuti (nel 1973) 1707 incidenti, di cui 82 mortali, e con 1139 persone ferite, mentre sulla Bologna-Firenze gli incidenti sono stati 814, con 22 morti e 404 persone ferite. La terza corsia aggraverà questo pesante bilancio?

Speriamo di no ma non si può dire certo con sicurezza. Anche perché l'allargamento di carreggiata è stato realizzato in modo che sussistono pericoli in più. Per allargare l'autostrada la riga gialla che era nella corsia di sorpasso vicino al guard-rail è stata segnata quasi attaccata al guard-rail. Con l'arrivo delle nebbie quando si vedrà la riga gialla, sarà troppo tardi per evitare di strisciare sul guard-rail.

g. c.




SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A. ROMA - VIA TIBURTINA 97

**PIU' VELOCE  
PIU'  
ECONOMICA**

# giannini

# 126/800

cmc

LUBRIFICANTI 

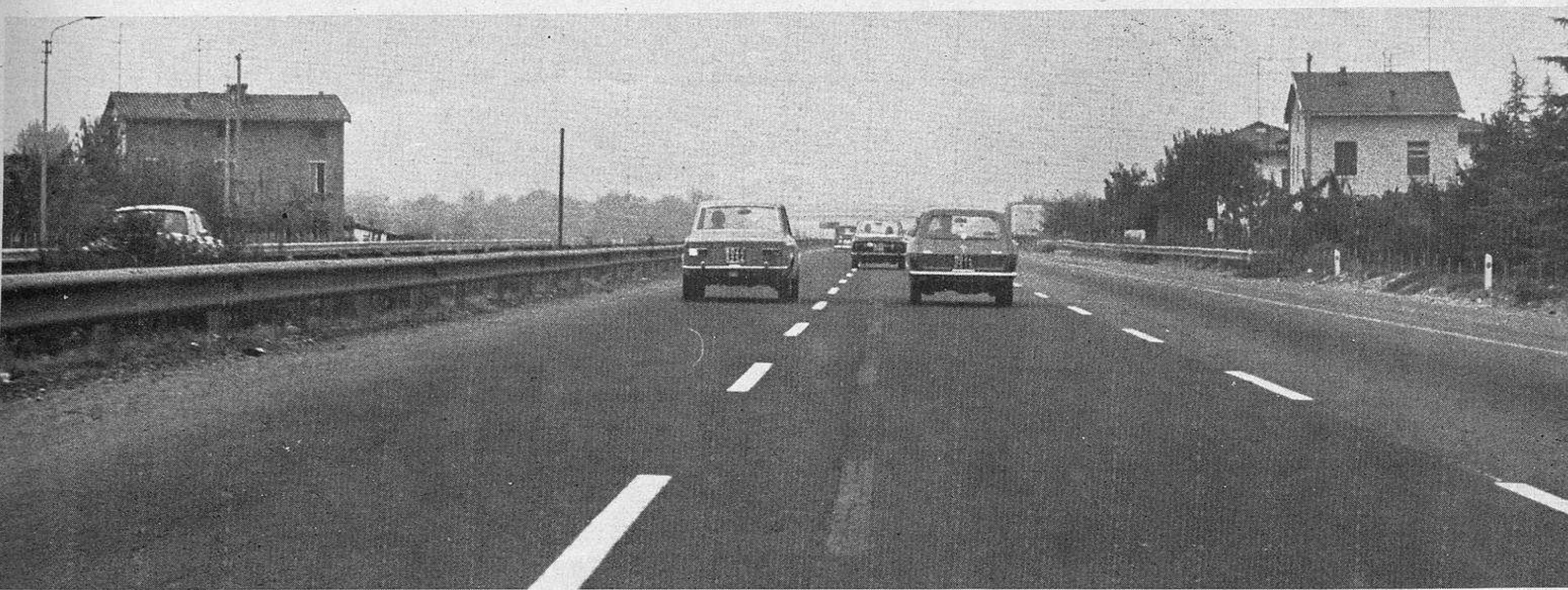
CANDELE 

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA  
L. 1.200.000 IVA COMPRESA





Nelle foto, alcuni esempi di « inutilizzo » di quella che potrebbe essere la soluzione per le nostre autostrade, cioè la corsia per veicoli lenti. Invece, chi vuole superare deve andare a finire sulla riga gialla di sinistra



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

# ABARTH

**3 tronic**

a scarica capacitiva



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);
- notevole economia di benzina proprio per i motivi su elencati, l'ABARTH 3 tronic fa risparmiare benzina; maggiormente, se la vettura è 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)



## Confermati due Mondiali MARCHE nel '76

(CEARD sostituisce LURANI a PARIGI)

# Le « silhouettes » cambiano nome: TURISMO SPECIALI

● Altre novità per il CAMPIONATO D'EUROPA DELLA MONTAGNA sono previste per il 1975. Infatti, il nuovo regolamento approvato dalla FIA prevede l'ammissione di vetture dei gruppi 1 e 3 (vetture di serie), dei gruppi 2 e 4 (vetture speciali), e dei gruppi 5 e 7 (vetture Sport).

Per ogni gara, vi saranno quindi tre classifiche di gruppo, oltre ad una classifica generale che però sarà puramente platonica, e tre campioni, due per le vetture di produzione, ed uno per le vetture Sport.

Non vi saranno più le monoposto, che avevano monopolizzato il campionato negli ultimi tre anni. Esse potranno essere ammesse, ma non parteciperanno ai punteggi.

Altra novità consiste nel cronometraggio elettronico, al 1/100 di secondo, obbligatorio, e la regola secondo la quale non potranno essere considerati per il Campionato quei conduttori che non fossero stati classificati in almeno il 50 per cento della prove organizzate. Questo il calendario.

Ampus Draguignan	(Francia)	16 marzo
Dobratsch	(Austria)	27 aprile
Estrela	(Portogallo)	18 maggio
Montseny	(Spagna)	25 maggio
Berchtesgaden	(Germania)	8 giugno
Trento-Bondone	(Italia)	6 luglio
Bolzano-Mendola	(Italia)	13 luglio
Mont Dore	(Francia)	27 luglio
Rieti-Terminillo	(Italia)	3 agosto
St. Ursanne	(Svizzera)	17 agosto

Come si nota, tre sono le gare previste per l'Italia. Oltre alla tradizionale Trento-Bondone, troviamo la Bolzano-Mendola (al posto della Cesana-Sestriere), e la Rieti Terminillo, che approda così finalmente alla titolazione europea. Riteniamo che si alternerà con la Coppa Sila, che quest'anno ha preso il posto dell'ormai rinunciata gara dell'AC Torino.

## 23 corse italiane titolate '75

<b>Campionato del Mondo F. 1</b>
Monza 7 settembre: G.P. d'Italia
<b>Campionato del Mondo Marche</b>
Mugello 23 marzo
Monza 20 aprile
Pergusa 18 maggio
<b>Campionato d'Europa F. 2</b>
Mugello 13 luglio
Pergusa 27 luglio
Vallelunga 12 ottobre
<b>Campion. d'Europa Marche 2000</b>
Imola 11 maggio
Mugello 8 giugno
Pergusa 10 agosto
<b>Campionato d'Europa GT</b>
Imola 13 aprile
Misano 3 agosto
Monza 28 settembre

ROMA - Grossa novità in seno alla delegazione italiana guidata dall'ingegnere Rogano che ha preso parte all'assemblea ordinaria della CSI, svoltasi a Parigi la scorsa settimana. Infatti, nella veste di delegato internazionale, il presidente dell'ANCAI (ormai decisamente dimissionario) ingegnere VITTORIO CEARD ha preso il posto del conte Lurani, che a sua volta ha assunto la presidenza della speciale Commissione per le vetture d'epoca (che sia la volta buona per vedere anche da noi delle vere gare per veteran car?).

Naturalmente i lavori della CSI hanno riguardato soprattutto il nuovo ANNESSO J per il quale è stato fatto il passo avanti decisivo: è stato infatti approvato il testo del nuovo regolamento tecnico che andrà in vigore, come è noto, dall'1-1-76 e che sarà diramato entro breve tempo. Per quanto riguarda i gruppi, a Milano in settembre, ci si era accordati sull'omologazione delle vetture gr. 4 (400 esemplari in due anni) mentre a Parigi è stato definito anche il nuovo gr. 2 che vede elevato il numero minimo annuale di vetture richieste per l'omologazione, da 1000 a 2500.

E' stato anche trovato un nome ufficiale per la ormai molto-ex « silhouette » o nuovo Gruppo 5 che dir si voglia. Rimettendo in voga una moda degli Anni 50, queste vetture si chiameranno TURISMO SPECIALI ma la grossa novità riguarda il regolamento che risulta molto meno permissivo di quanto sembrava. Queste macchine, che dovranno provenire dai gruppi 1, 2, 3 e 4, dovranno osservare una scala minima di pesi, conservare la forma della carrozzeria e mantenere la posizione originale del motore che dovrà conservare il basamento di serie. Fondamentale comunque risulterà l'impossibilità di cambiare il tipo di sospensione ed anche l'imposizione di rispettare una larghezza massima delle ruote in funzione della cilindrata fa svanire il sogno di chi voleva fare scendere in pista veri e propri « mostri ». E' stato dunque fatto un favore a Ford, BMW e Porsche che non dovranno mettere in cantina le loro gr. 2 e 4 attuali ma un grosso regalo è stato fatto a tutti i privati possessori di vetture preparate che temevano per il futuro del loro mezzo, mentre ormai è certo che potranno correre in gr. 5 senza eccessivi cambiamenti.

<b>Campionato d'Europa Turismo</b>
Monza 23 marzo
Vallelunga 22 giugno
<b>Campionato d'Europa Montagna</b>
Trento-Bondone 6 luglio
Bolzano-Mendola 13 luglio
Rieti-Terminillo 3 agosto
<b>Campionato del Mondo Marche Rallies</b>
Sanremo 1-4 ottobre
<b>Campionato d'Europa Conduttori Rallies</b>
Isola d'Elba (coef. 3) 17-19 aprile
Pavia 4 Regioni (coef. 1) 30-31 maggio
Udine Alpi Orientali (coef. 1) 28-29 giugno
S. Martino di Castrozza (coef. 4) 28-30 agosto

A Parigi invece non sono state ancora definite le vetture del nuovo GR. 6 pur se è stato confermato che riprodurranno più o meno le attuali gr. 5. E' stato anche confermato che dall'1-1-76 ci saranno due Campionati Mondiali Marche: uno per le vetture di serie (gr. da 1 a 5) ed uno per le gr. 6. Come era prevedibile comunque risulta piuttosto difficile accordarsi sul tipo di gare e sul limite di durata, tanto che è stato deciso di conoscere il parere di tutti gli organizzatori.

Infine la delegazione americana ha avanzato una proposta per disciplinare l'ammissione delle vetture nel campionato mondiale di F. 1, secondo criteri di preferenzialità derivati dai risultati dell'anno precedente. Per il momento si sa che la delegazione italiana ha avanzato le proprie riserve mentre si attende il giudizio dell'Associazione Costruttori di F. 1.

d. b.

## Campionato Rallies Conduttori 1975

● Nella prossima stagione, il campionato europeo Rallies per conduttori sarà piuttosto rimaneggiato, con lo scopo non solo di renderlo più interessante, ma anche per creare un'obiettivo scala di valori fra le varie prove, che rimangono moltissime.

La novità grossa consiste nella diversa qualificazione delle prove. Infatti, sono stati inseriti quattro coefficienti, che verranno moltiplicati per i punti ottenuti nelle gare relative. I gruppi di gare sono quattro:

<b>COEFFICIENTE 4</b>		
Rally Artico	(Finlandia)	31 gennaio/2 febbraio
Stuttgart-Lyon-Charbonnieres	(Francia)	6-9 marzo
S. Martino di Castrozza	(Italia)	28-30 agosto
Rally di Spagna	(Spagna)	24-26 ottobre
Rally Alpenfahrt	(Austria)	10-14 settembre
<b>COEFFICIENTE 3</b>		
Costa Brava	(Spagna)	14-16 febbraio
Rally Firestone	(Spagna)	21-23 marzo
Isola d'Elba	(Italia)	10-12 aprile
Welsh Rally	(G. Bretagna)	9-11 marzo
Criterion Alpino	(G. Bretagna)	31 maggio/1 giugno
Rally di Scozia	(G. Bretagna)	31 maggio/5 giugno
Zlatni-Piassatzi	(Bulgaria)	19-22 giugno
Criterion d'Antibes	(Francia)	20-22 giugno
Rally Vltava	(Cecoslovacchia)	6-8 luglio
Rally di Polonia	(Polonia)	11-13 luglio
<b>COEFFICIENTE 2</b>		
Snow Rally	(Finlandia)	28 febbraio/1 marzo
Circuito d'Irlanda	(G. Bretagna)	28 marzo/1 aprile
Rally dei Tulipani	(Olanda)	22-27 aprile

Maritim Rally Nordland	(Germania Occ.)	30 aprile/4 maggio
Rally di Jugoslavia	(Jugoslavia)	15-18 maggio
Rally Semperit	(Austria)	29-31 maggio
12 Ore di Ypres	(Belgio)	27-29 giugno
Rally Baltico	(Germania Oc.)	3-7 settembre
Rally di Lugano	(Svizzera)	10-12 ottobre
Rally di Cipro	(Cipro)	26-28 novembre

<b>COEFFICIENTE 1</b>		
Polar Bergslagsrallyt	(Svezia)	3-5 gennaio
Galway Rally	(Irlanda)	7-9 febbraio
Ronde della Giraglia	(Francia)	15-16 marzo
Criterion di Touraine	(Francia)	5-6 aprile
Criterion Luciano Bianchi	(Belgio)	9-11 maggio
Rally 4 Regioni	(Italia)	30-31 maggio
Rally Hessen	(Germania Oc.)	13-15 giugno
Circuito di Donegal	(Irlanda)	20-22 giugno
Rally delle Alpi Orientali	(Italia)	28-29 giugno
Rally dell'Egeo	(Turchia)	4-6 luglio
Rally del Danubio	(Romania)	1-3 agosto
Taurus Rally	(Ungheria)	29-30 agosto
Criterion St. Amand-les-Eaux	(Francia)	1-2 novembre

Come si vede, si tratta di un bel numero di prove, ben 38. La differenza è data proprio dai coefficienti e dal fatto che ogni conduttore potrà prendere alla fine in considerazione un numero massimo di 8 gare. In pratica, così, le gare che contano saranno solo le quindici con coefficiente 4 e 3.

Si è ottenuto così il doppio scopo di ridurre (anche se artificialmente) il calendario e di accontentare gli organizzatori europei non negando a nessuno la qualificazione per il campionato.

Per quello che riguarda l'attribuzione dei coefficienti, essa sarà fatta da un gruppo di lavoro della CSI ogni anno per la stagione successiva. Il numero di gare a coefficiente 4 deve essere fisso a cinque, come quello di coefficiente 3 fisso a dieci. Le altre gare, a coefficienti inferiori, è libero.



# Già democratica la «CSAInglese»

LONDRA - Sono arrivati in Inghilterra i grandi mutamenti, previsti ed auspicati, in seno al RAC, questo a seguito dell'inchiesta sul ruolo svolto dall'AC britannico nel governare lo sport motoristico (in modo assai criticato). Il Comitato Corse, prima scelto dal RAC, sarà abolito e sostituito da un Consiglio per lo sport motoristico che controllerà tutti gli aspetti di tale sport. Sarà formato di esperti di ogni settore e avrà pieni poteri.

Questa decisione arriva dopo un attento studio di un rapporto, fatto da un comitato presieduto da sir Clive Bossom, per indagare sulla struttura della Divisione Motoristica del RAC. Il nuovo Consiglio potrà incaricare alcuni membri di occuparsi di settori speciali, quali Scozia e Irlanda del Nord, ma l'ente in sé comprenderà rappresentanti del RAC e i presidenti dei nove comitati speciali che finora erano parte del Comitato Competizioni. Il Consiglio si occuperà di prove di vetture, trials, karting, servizio medico, corse, rallies, verifiche, gare in circuito, cronometraggio e gare per vetture storiche.

Sir Clive Bossom ha detto: «Le raccomandazioni del

comitato di lavoro mirano a porre su un piede più pratico il controllo dello sport motoristico inglese. Il RAC è consapevole che tale sport porta un grosso contributo al mercato di esportazione del paese e abbiamo cercato di modernizzare tutta la struttura, dando allo sport una costituzione modificata e un nuovo aspetto».

L'unico potere che resterà fra le mani del RAC riguarderà le questioni che hanno direttamente a che fare con le sue politiche, però è prevedibile che si tratti di questioni estranee alla direzione normale dello sport.

Per il momento non è ancora chiaro il modo in cui verranno applicati i mutamenti e molti particolari devono ancora essere decisi, sicché non è escluso che possano subentrare altri grossi cambiamenti per il RAC.

Peter Browning, del BRSCC, ha detto che la notizia è estremamente interessante e dovrebbe tacitare tutte le critiche sorte in passato. «Il Consiglio — ha dichiarato — dovrebbe essere più piccolo, più rappresentativo e più democratico. I cambiamenti non potranno essere fatti sui due piedi, però intanto c'è un abbozzo di nuova struttura».

## I piloti conquistano l'AC Palermo

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PALERMO - L'automobile Club di Palermo è uno dei primi, se non forse il primo in assoluto fra quelli italiani, ad avere un consiglio direttivo quasi completamente formato da forze valide provenienti dallo sport automobilistico attivo. Questo incoraggiante risultato venuto fuori dalle elezioni (anticipate) svoltesi domenica 13 ottobre dopo che il Consiglio uscente le aveva indette nello scorso agosto come soluzione indolore alla lunga e travagliata crisi sportiva-amministrativa che aveva tormentato il sodalizio siciliano negli ultimi mesi. In prima fila, con 284 preferenze su 359 votanti, troviamo NINO SANSONE, Presidente uscente e da molti anni rappresentante dell'A.C. Palermo e della Targa Florio presso la CSI e sui campi di gara internazionali, quindi (177 voti) MARIO D'ACQUISTO, Assessore Regionale al lavoro (DC) protagonista di numerose battaglie politiche e sociali, EMANUELE BRUNO (168 voti) notissimo direttore sportivo della scuderia «Ateneo» di Palermo e vicepresidente nazionale della FISA, RAFFAELE RESTIVO (161) pilota notissimo con il due litri Abarth Osella e in questa stagione secondo assoluto alla Targa Florio e alla Coppa Florio col Carrera RSR, RENATO BARRAJA (153) pilota praticante con la Alpine 1600 di gruppo tre dinamico presidente della scuderia Ateneo, GUALBERTO CARDUCCI, più noto come «Iccudrac», ingegnere e «rallyman» di valore.

Quindi GUIDO FERRERA (147) commissario sportivo delegato nazionale della CSAI, SERGIO RAPPA (136) pilota praticante con una Porsche Carrera gruppo quattro con lo pseudonimo di «Frederick» e concessionario Lancia a Palermo; poi ENNIO RIBAUDO (132) ingegnere (è stato tra i progettisti dell'insabbiato Autodromo Delle Madonie) e commissario tecnico delegato nazionale CSAI, LUCIO MESSINA (126) giovane operatore turistico e infine, «dulcis in fundo» l'ex «preside volante» NINO VACCARELLA (88) che potrà portare in consiglio il peso della sua ventennale esperienza di pilota a livello internazionale.

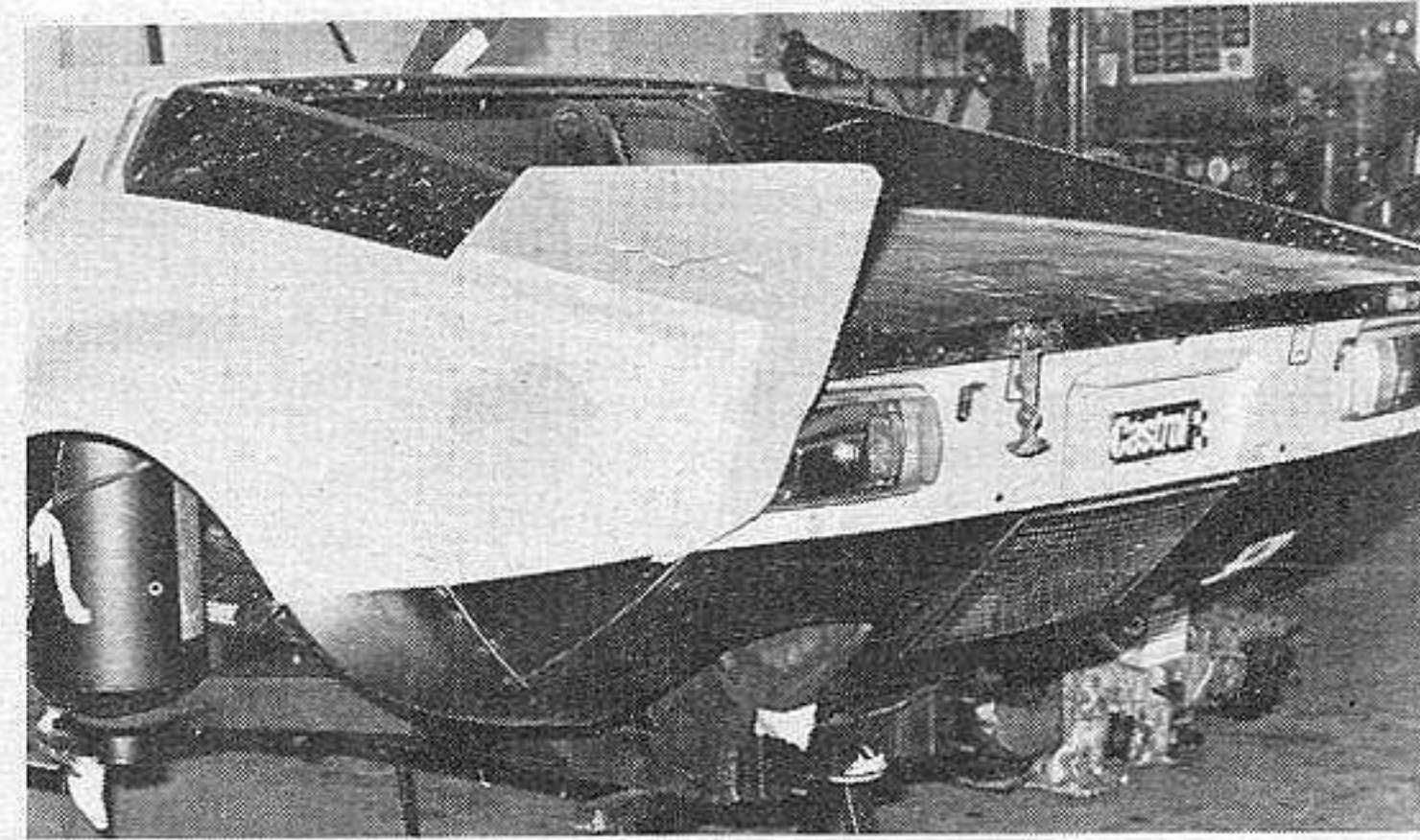
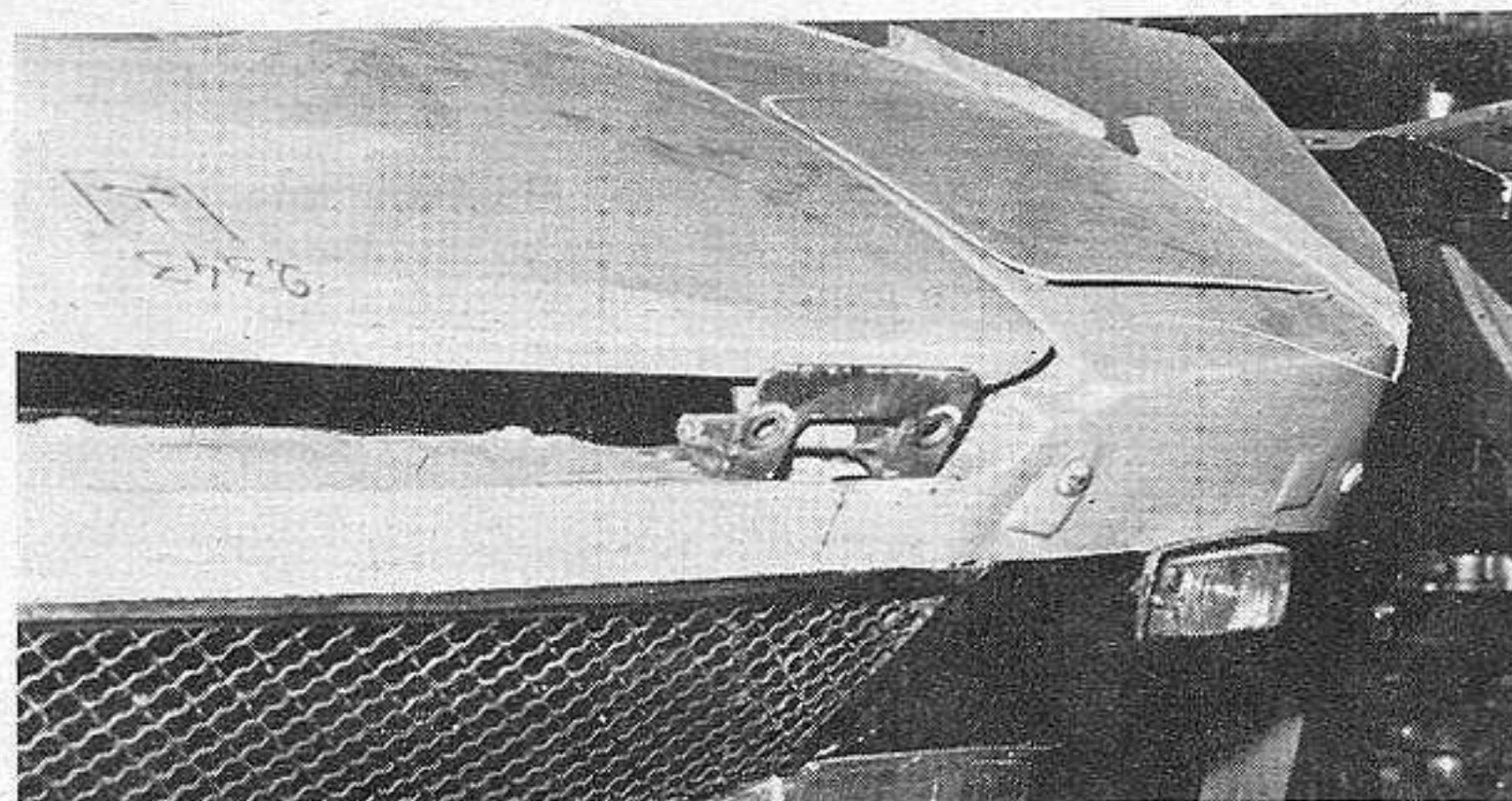
Il risultato di queste elezioni in cui i voti dei piloti e dei soci delle scuderie hanno avuto un peso determinante nell'imporre una auspicabile svolta decisiva alla gestione delle manifestazioni agonistiche, può essere di fatto — in attesa di precisi mutamenti istituzionali a livello nazionale — un primo passo concreto verso la democratizzazione dello sport automobilistico. Solo così la Formula «Lo sport agli sportivi» potrà diventare qualcosa di più di un semplice e ammiccante slogan.

ROMA - Inclusa solo quest'anno nel Challenge FISA, la classe oltre 2000 del gr. 3 ha immediatamente incontrato il favore dei piloti entusiasti delle possibilità agonistiche della Porsche Carrera e della De Tomaso Pantera. Quest'ultima soprattutto è stata la vera rivelazione della categoria (pur se già nel '73 aveva dimostrato buone doti). Potente (circa 330 CV sicuri) ed abbastanza leggera (1220 kg in fiche) è sempre riuscita a garantire un ottimo spettacolo ed a non fare rimpiangere ai piloti il fascino di una macchina preparata. C'è erano insomma delle ottime prospettive per assistere ad una finale di fuoco il prossimo 6 ottobre: sei De Tomaso contro sei Porsche.

Al contrario, se non interverranno cambiamenti dell'ultima ora (ancora possibili perché le sentenze di appello non sono state ancora depositate), il numero delle Pantera presenti sarà esattamente dimezzato. Una serie di squalifiche ha falciato i ranghi della casa modenese

A Varano dunque sono state smontate le testate della macchina del vincitore Parpinelli. Il dubbio del reclamante Calò riguardava proprio quei particolari, peraltro trovati regolari, ma i commissari tecnici venivano insospettiti dalla cupoletta bombata dei pistoni e decidevano di procedere di ufficio. A questo punto, scoppiava la polemica alimentata addirittura da una voce piuttosto maligna che tendeva a mettere in cattiva luce il pilota padovano perché il suo meccanico avrebbe approfittato di una momentanea caduta della linea elettrica della zona, verificata nell'attimo in cui le teste venivano sfilate, per coprire il motore con uno straccio.

Parpinelli d'altronde sosteneva la propria buona fede e dichiarava di non avere mai saputo come erano fatti i pistoni della macchina con la quale correva. Da qui prendeva corpo una generica accusa nei riguardi della casa costruttrice che, secondo alcuni, avrebbe messo in commer-



Si era lavorato molto, in questi ultimi giorni, alla De Tomaso per terminare una speciale Pantera gruppo 5 «prototipo stradale» secondo la definizione del Giro d'Italia, che avrebbe dovuto partecipare alla gara a tappe nel caso ci fossero state anche le Ligier-Maserati. Caratteristica principale di questa «Super-Pantera» era il motore maggiorato (probabilmente un 7 litri) ed alcuni esperimenti aerodinamici, che vedete illustrati nelle foto. In quella a destra, si nota bene la maschera della pinnatura che sarebbe stata montata posteriormente

## Annulate in F. FORD le squalifiche-delle-sigle

ROMA - Con un'autocritica che le fa onore (anche se è stata sollecitata incessantemente dalla Ford Italiana), la sottocommissione tecnica della CSAI è tornata sulla sua decisione di squalificare Mascagni e Sterzel i quali, in una gara a Varelungo di F. Ford in aprile, erano stati trovati con nei motori degli assi a cammes dichiarati «non originali». E' l'ormai famosa storia delle sigle, che i nostri lettori ben conoscono.

Dopo che l'appello dei due fu rigettato (perché tardivo), sembrava che non ci fosse più nulla da fare, ed invece finalmente si sono sottoposti i due alberi a cammes all'unica prova degna di giudicare la loro rispondenza o meno ai diagrammi originali, per mezzo di un modernissimo apparecchio ottico di una nota officina meccanica del nord Italia.

Ebbene, gli assi a cammes di entrambi sono regolari. Le sigle stampigliate in fusione non sono che dei riferimenti interni di fabbrica, e non identificano (come da tempo sosteneva la Ford Italia) alzate o diagrammi diversi da quelli ammessi.

La DE TOMASO mette a fuoco il caso delle irregolarità

## PERCHÈ nel F. I. S. A. decimate le PANTERA

SPECIALE PER AUTOSPRINT

cio numerose berline GTS dotate di motore equipaggiato con i pistoni bombati venduti normalmente ai clienti che corrono in gruppo 4.

«Il problema non esiste. — ci ha risposto in modo piuttosto vivace per la "coda" che l'episodio ha creato l'ingegnere Bertocchi — Escludo ufficialmente e nella maniera più assoluta che dalla fabbrica sia potuto uscire un motore normale equipaggiato con i pistoni bombati. E' un episodio assurdo ed inverosimile che non potrebbe essere spiegato. E' ora di finirla con le chiacchiere».

Il risentito sfogo dell'ingegnere modenese ha una logica spiegazione ma d'altronde è veramente arduo dare credito alla tesi della partita di pistoni speciali (completamente diversi dai normali e tali da variare in forma sensibile il rendimento dei motori considerato che il rapporto di compressione passa da 11 a 13,4) che ha preso la strada della catena di montaggio.

Ancora sotto accusa la casa costruttrice per le barre stabilizzatrici posteriori non conformi alla fiche di omologazione e che hanno causato la squalifica di Morelli a Tolmezzo e di «Alval» al Mugello. Stando alla fiche la barra dovrebbe misurare 20 mm. mentre sulle macchine dei piloti nominati sono state trovate barre da 21 mm. anche se di fattura apparentemente regolare. «La colpa è della casa. — sostengono ancora le solite voci — Le barre non sono sempre identiche e a chi capita, capita».

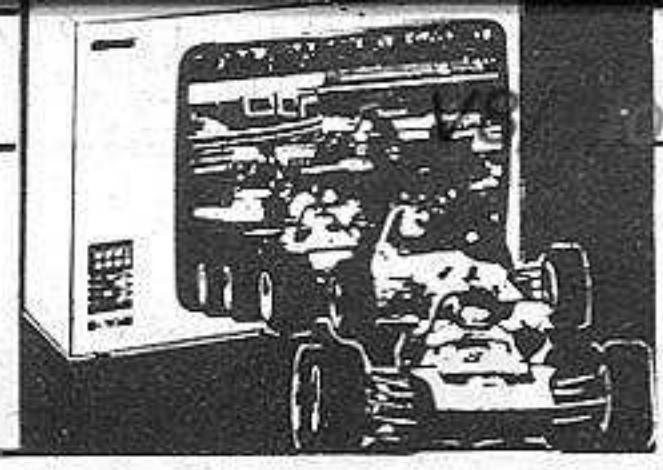
Ancora l'ingegnere Bertocchi accusa non soltanto chi mette in circolazione simili voci ma soprattutto i commissari tecnici della CSAI che, a suo dire, non sarebbero stati in grado di inquadrare giustamente la questione. «Le barre della Pantera si presentano sempre grezze ed una differenza di alcuni decimi è ammissibile. L'aspetto grossolano del metallo li ha ingannati ma se la misurazione fosse stata eseguita con esattezza probabilmente non si sarebbero superati i mm. 20,5».

Ora la CSAI deve risolvere la questione ed è necessario che si proceda con urgenza per non correre il rischio di togliere forse ingiustamente alcuni probabili protagonisti alla finale Challenge FISA.

d. b.



**MOTORAMA**



**Le prove-lampo di CLAY**

# Processo tiepido a FERRARI in TV

E' stata una settimana intensa, quella appena trascorsa, e così densa di avvenimenti — sia positivi che negativi — che ci riesce difficile stabilire a quale dare la precedenza assoluta. Ma poiché due degli episodi più significativi sono connessi l'uno all'altro, e non si può accennare al primo senza menzionare il secondo, non ci resta che registrare la ripresa della « DOMENICA SPORTIVA » non solo in edizione invernale ma opportunamente riveduta e corretta. E corretto è il termine esatto per definire anche il nuovo conduttore della rubrica. Di Paolo Frajese abbiamo già parlato, annunciandone l'« assunzione », senza tuttavia poter ipotizzare « la qualità » del suo nuovo e impegnativo lavoro. Ora che l'abbiamo visto all'opera, sia pure in una sola puntata e quindi appena in fase di rodaggio, possiamo senza dubbio affermare che la scelta della RAI, questa volta, pare caduta sull'uomo giusto.

Frajese (sia pure un po' impacciato, in questa sua prima sortita televisiva) non ha sciorinato discorsetti introduttivi né ha mostrato la (giustificabilissima) soddisfazione di trovarsi al centro di una delle trasmissioni più seguite; anzi, ha dato l'impressione di voler essere il meno presente possibile, di voler attirare l'attenzione più sugli sport in programma che sulla sua persona o sui suoi giudizi.

La RAI, quindi, sembra averne azzeccata una. Ma — quasi a volersi far perdonare questa imprevedibile scelta felice — ha di contro puntato al risparmio evitando di trasmettere (per motivi quanto mai vaghi) la telecronaca diretta del Gran Premio degli Stati Uniti. Tentando, poi, di mostrarsi « generosa e piena di buona volontà », complice proprio la stessa « Domenica sportiva » e il suo neo-presentatore con l'inserimento, nella rubrica, di alcuni collegamenti da Watkins Glen. Le immagini apparse fin dall'apertura sui monitor di sfondo e le stesse parole dette da Frajese « vedo che arrivano le prime immagini via satellite », « teniamoci pronti perché molti collegamenti faremo nel corso di questa trasmissione », « facciamo un flash di aggiornamento sul Gran Premio di Formula 1 » volevano evidentemente dare l'impressione che per « soddisfare » gli appassionati di automobilismo sportivo la RAI avesse fatto i proverbiali salti mortali per accaparrarsi qualche stralcio di immagine in diretta. E, forse, a buona parte del pubblico, la cosa può aver fatto un certo effetto. A coloro, cioè, che non hanno la possibilità — per posizione geografica — di captare la TV svizzera. Che senza tanti « miracoli » ha trasmesso — in diretta, per intero e a colori — la corsa di Watkins Glen.

Di Watkins Glen e della sua amara avventura si è riparlato martedì 8 nel telegiornale sport nel corso del quale sono state mostrate le immagini registrate alla Malpensa e l'intervista di Poltronieri a Luca di Montezemolo affiancato da un corrucciato Niki Lauda che non ha aperto bocca.

« Io credo — ha dichiarato Luca di Montezemolo — che la nostra squadra non era nelle migliori condizioni perché alla vigilia della corsa abbiamo avuto un grosso incidente all'ultimo Gran Premio del Canada e quello di Regazzoni, invece, durante la settimana immediatamente precedente la corsa. Per cui le macchine sono state montate fuori casa con tutti i rischi che ciò, logicamente, comporta. In più abbiamo avuto degli inconvenienti durante le prove, non abbiamo potuto fare quella messa a punto delle macchine che, direi, quest'anno è stata decisiva per la nostra stagione ».

Poltronieri ha replicato ricordando ciò che è stato scritto negli ultimi tempi riguardo alle incertezze di direzione sportiva e al mancato aiuto dato a Regazzoni ma Montezemolo ha superato l'argomento precisando: « Certe critiche da un punto di vista mi fanno piacere perché l'anno scorso non venivano neanche fatte... Dal

di fuori è molto facile fare delle critiche ma io ritengo che ciò che l'ingegner Ferrari aveva deciso fin dall'inizio della stagione di tenere i piloti sullo stesso piano, dando a entrambi le stesse possibilità è stata una politica estremamente valida... ».

« D'altra parte un uomo come Ferrari — ha sottolineato qualche giorno dopo, sabato 12, nella prima puntata di "Dribbling", Gino Rancati — aveva davanti questo giovane (Lauda) e questo, chiamiamolo, anziano (Regazzoni), molto probabilmente ha avuto questa debolezza; ha voluto lasciare ai due piloti tutte le possibilità... ».

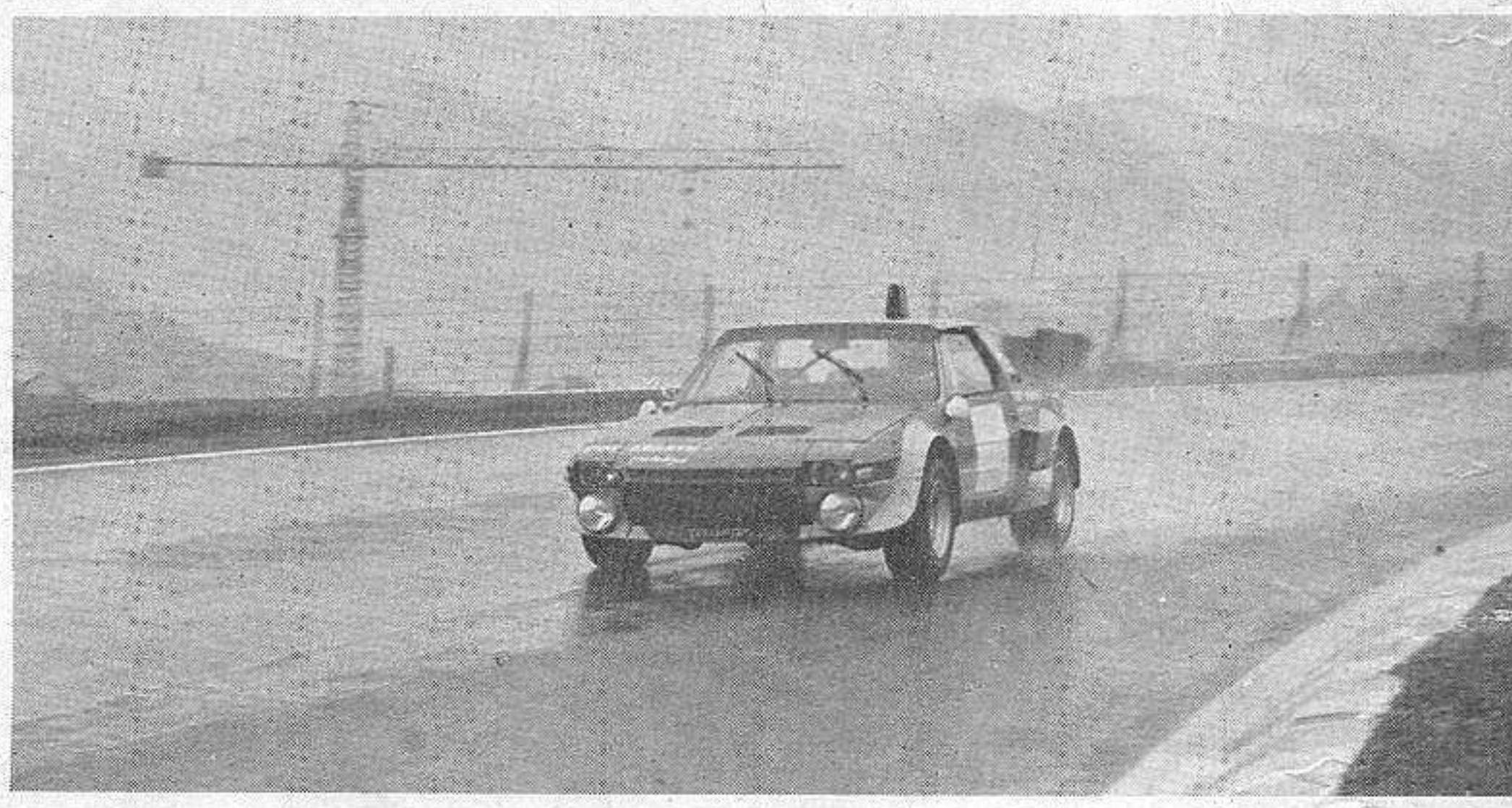
« Ma è la grande umanità dello sport automobilistico — ha concluso il nostro direttore Marcello Sabbatini chiamato in causa come "Pubblico Ministero" — forse, bisogna convincersi, è anche questa la grande qualità di questo sport che lascia gli uomini di fronte a quello che sono, alla capacità di avere il piede più pesante sull'acceleratore e dove conta l'abilità siglata dai cronometri ».

Il breve ma interessante servizio presentato dalla rubrica sportiva del sabato — la migliore, fino ad oggi, che la TV ci abbia mostrato — è terminato così; con le considerazioni, sia pure velate dall'amarrezza della sconfitta delle macchine di Maranello, di due giornalisti specializzati che, proprio perché di automobilismo vivono da anni, riescono a comprendere le motivazioni di certe scelte che, in definitiva, ci hanno fatto perdere il Campionato del mondo.

Con « Dribbling » è tornato così in primo piano anche l'automobilismo. E' non poteva essere altrimenti dati i positivi precedenti del primo anno di vita della



In previsione del Giro d'Italia (ed invece di andare a Vallelunga in F. 2), Regazzoni è stato al Mugello a provare la pista toscana e la sua Fiat-Abarth X-1/9 prototipo. Eccolo, qui sopra, assistito dal suo coéquipier Macaluso, e sotto impegnato in pista. Il Mugello è piaciuto a Clay, che ha detto di dover convincere Ferrari a provare anche qui le 312. Il breve test, presenti anche Bacchelli e Scabini, si è concluso con un « dritto » innocuo di Regazzoni in fondo al rettilineo principale, con assaggio delle reti. A Magione ed a Vallelunga si sono visti venerdì scorso Andruet con la Stratos, Pinto con la 124, Bacchelli con la X-1/9. Sabato è stata la volta di de Adamich con l'Alfa GTV



rubrica condotta egregiamente da Nando Martellini. Il quale, nel presentare il servizio, ha voluto precisare che si voleva « esaminare la sconfitta della Ferrari » e non certo mettere sotto accusa macchine e piloti. Dopo un efficace panorama, « una rapidissima storia, una cronaca » — come ha sottolineato Gino Rancati — delle più interessanti gare di Campionato (Spa-

gna, Montecarlo, Brands Hatch, Nurburgring, Monza, Watkins Glen), si è cercato di trovare l'errore. « Dividiamo i compiti — ha deciso Rancati —, facciamo di Marcello Sabbatini un Pubblico Ministero e io tenterò di fare l'avvocato difensore ». Ma in definitiva il « processo » tanto ai due piloti quanto a Ferrari, non c'è stato. O, almeno, non nei termini in cui lo si poteva aspettare, vero direttore? Insomma siamo arrivati dritti ad una assoluzione per « Non aver commesso il fatto » (conquista del mondiale, s'intende...).

La settimana televisivo-automobilistica si è conclusa, domenica 13, con la cronaca del premio Roma di Formula 2. Un avvenimento agonistico sempre interessante ma altrettanto sempre sminuito dalle monocordi, imprecise e « divaganti » informazioni di Piero Casucci e dalla « spensierata » regia di Mario Conti. Il quale ama indulgere sui nastri d'asfalto deserti e sulle ampie panoramiche che avrebbero una loro validità se non costituissero una regola. Negativa per il nostro sport.

Che, sia detto per inciso, non è da meno di altri che concedono maggiori e minori favori; né è da meno il suo pubblico, che non si è mai lasciato trasportare da certe incivili manifestazioni di intolleranza mostrate, al contrario, da quello ippico nella stessa giornata di domenica. Chi ha seguito le due manches trasmesse da Vallelunga (la prima registrata, la seconda in diretta) avrà forse avuto modo — durante l'intervallo tra i due momenti di corsa — di constatare che intemperanze e violenza allignano anche tra gli appassionati degli sport (spesso proprio in contrapposizione all'automobilismo) « nobili ».

**Programmi da 16 al 22 ottobre 1974**

<b>MERCOLEDI 16</b> Ore 21,50 - Mercoledì sport	<b>NAZIONALE</b>	<b>SABATO 19</b> Ore 11,35 - Ruote e motori	<b>Secondo programma</b>
<b>SABATO 19</b> Ore 19,00 - « Dribbling » - Telegiornale sport	<b>SECONDO</b>	<b>DOMENICA 20</b> Ore 12,00 - Anteprima sport Ore 17,00 - Domenica sport	<b>Secondo programma</b>
<b>DOMENICA 20</b> Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale) Sport Ore 17,15 - Notizie sportive Ore 21,40 - « La Domenica sportiva »	<b>NAZIONALE</b>	<b>LUNEDI' 21</b> Ore 8,00 - Lunedì sport	<b>Programma Nazionale</b>
<b>MARTEDI' 22</b> Ore 12,30 - Sapere: « La Mille Miglia » (replica 4. puntata)	<b>SECONDO</b>	<b>TV Svizzera</b>	
<b>TUTTI I GIORNI</b> (esclusi sabato e domenica) Ore 18,45 - Telegiornale sport	<b>SECONDO</b>	<b>MERCOLEDI' 16</b> Ore 23,05 - Notizie sportive.	<b>GIOVEDI' 17</b> Ore 18,10 - Per i bambini: « Educazione stradale ».
		<b>SABATO 19</b> Ore 22,40 - Sabato sport	<b>DOMENICA 20</b> Ore 17,55 - Domenica sport, primi risultati Ore 22,20 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori)
		<b>LUNEDI' 21</b> Ore 19,45 - Obiettivo sport	<b>MARTEDI' 22</b> Ore 22,45 - Notizie sportive



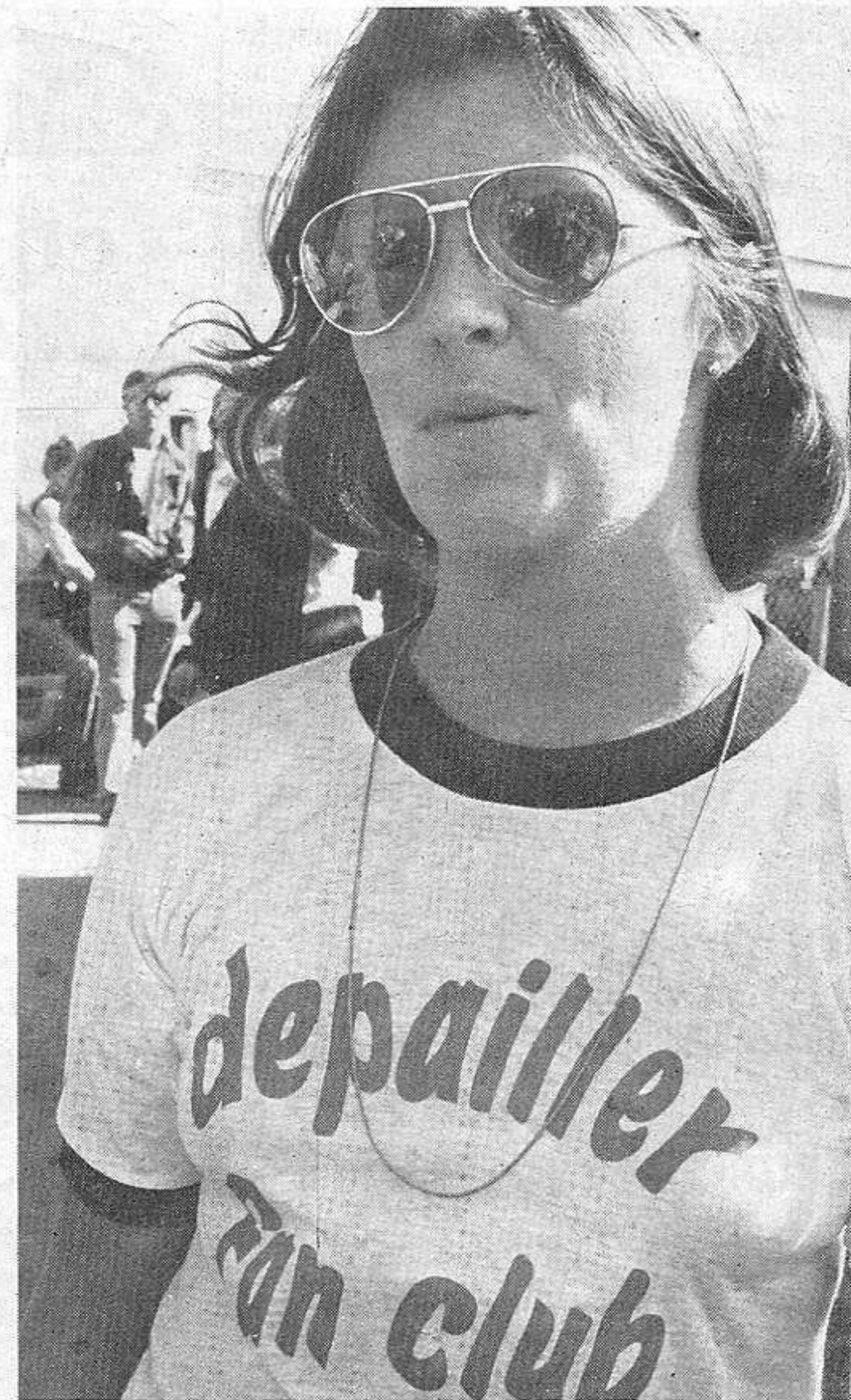
**VALLELUNGA**  
ha concluso  
l'EURO F. 2

domenica **SPRINT**

Anche per l'assetto della  
sua MARCH il tedesco  
STUCK senza risorse

# Dolce ROMA per PATRICK

Con i nove punti del Gran Premio Roma, è arrivata per Patrick Depailler (a sinistra, complimentato da Ceard subito dopo l'arrivo), la sicura vittoria nell'Euro F. 2. A destra, una delle fans di Patrick



## Incidenti (evita alibi quello degli azzurrini), avarie, capricci di motori, avviliscono le prestazioni degli 11 piloti italiani

VALLELUNGA - «E' un campionato che mi ha dato molte inquietudini, molte emozioni che sono culminate a Salisburgo. Quell'incidente — e straluna gli occhi, facendo capire perfettamente quanta paura gli sia rimasta dentro — è successo senza che nessuno ne abbia mai saputo le ragioni. Nelle gare precedenti la macchina non teneva la strada, non mi convinceva. Ero inquieto. Poi le cose sono cambiate, qui in Italia, al Mugello, e in Svezia, e ho ripreso fiducia. Oggi sono veramente contento, ma solo oggi qui a Roma perché questa inquietudine in fondo mi era rimasta».

Fuma, sorride, gli fanno vedere il piccolo figlio con il suo casco in testa. E' veramente felice Depailler, e comincia ad accorgersene solo ora nel cantuccio del camion della Elf dietro una scatola di biscotti ed alcune bottiglie di vino. Dopo anni di tentativi, con la Pymèe, con la Tecno, con le Elf 2 dalle quali aveva sempre tolto tutto il possibile e con cui aveva passato anche momenti di grande paura per quei mozzi che cedevano di schianto, finalmente ce l'ha fatta. Da ragazzo vincente ai tempi della Formula Tre, Depailler si era visto scivolare tra le mani molte occasioni, con la scarsa soddisfazione di sentirsi dire da tutti «Pecato, sei bravo ma sfortunato».

Lo scorso anno Jarier lo aveva battuto nello stesso Europeo potendo contare su di una macchina più forte. C'era stato anche l'incidente in moto, la gamba rotta, il difficile esordio in Formula Uno, le incertezze e le paure della Formula Due. Sembrava che le cose dovessero restare sempre nel verso sbagliato. Invece non è stato così, e senza voler togliere niente a Stuck, è certamente giusto oltre che meritato questo titolo di Patrick Depailler.

Il merito è stato comunque evidente qui a Roma, dove si è presentato ed ha dominato tutto e sempre, dalle prove alla corsa senza un attimo di incertezza. Un merito cui ha fatto riscontro la caparbia resistenza di Stuck alle prese con problemi di diversa natura ma alla fine degno rivale del vincitore fino in fondo. Per Stuck ci sono stati i guai di una macchina non a punto nella tenuta di strada alla quale nessuno del team credeva. E' un po' come la storia del lupo: Stuck è fortissimo ma fatica a mettere a punto la macchina. Molte volte dice che non va bene anche quando in mano ad altri va.

In questa occasione si lamentava giustamente ma lo stesso Robin Herd non era troppo convinto. Quando finalmente si è scoperta la verità il suo morale si è alzato, ma non abbastanza. Giovane com'è, entrato in un solo anno a livello delle maggiori formule internazionali, ha attraversato e sta attraversando una crisi assolutamente umana: quella che si può avere quando si è chiamati a cose troppo importanti troppo presto. Non farà fatica a ritrovare il titolo europeo nel quale aveva sperato molto ad inizio anno e che questa volta Depailler gli ha soffiato di esperienza.

Terzo a Roma e terzo nel campionato, Jacques Laffite. Anche per lui, francese come Depailler, si fanno previsioni per il titolo '75. Non sono previsioni difficili, visto come ancora una volta ha saputo prendere un ruolo da leader non solo nella seconda manche, con la macchina a punto, ma anche nella prima dove ha saputo arrivare quarto malgrado gli mancasse una marcia. Di Laffite si sono già accorti tutti ed ancora una volta un pilota ha saputo trovare la poltrona da professionista dopo una buona stagione di formula due. Era toccato

a Vittorio Brambilla lo scorso anno, presto toccherà ad altri piloti stranieri. Forse anche ad un italiano, ma non quest'anno.

Qui erano undici i nostri, undici su 29, tanti quanti i giocatori di una squadra di calcio ed il bilancio che si può trarre è certamente migliore di quello che la nazionale italiana ha ottenuto in Germania. Questo non tanto per la classifica, opaca per noi, ma per i valori che obiettivamente esistono. Di tutti, che ha portato a casa il miglior risultato è stato Pesenti Rossi come ad Hockenheim, ma le vicende della corsa avevano avuto momenti favorevoli anche per gli altri. Serblin, prima di tutti, veramente forte e tenace, fermato da Jabouille alla curva dei Cimini quando il francese che si trovava in seconda posizione ha sbiellato. Sarebbe stato quarto o quinto? Certamente non più indietro e si sarebbe trattato del suo giusto posto. Poi Turizio, bravo quanto facile a scoraggiarsi per i cali di rendimento che subisce in gara. E' un problema di mestiere, basta vedere cosa hanno saputo fare Pryce, Schenken e Purley con le loro macchine pochissimo competitive tirando dal primo giro all'ultimo al limite, forti di un professionismo acquisito correndo ogni domenica.

Poi Martini bravo e serio, Bozzetto finalmente sorridente dopo tante delusioni, Colombo bene a suo agio su di una vecchia macchina e Giorgio, sprecato con quella specie di motore che lo condanna. Degli altri, Vittorio Brambilla ha deluso il pubblico romano che lo ha festeggiato e Brian Lewis dal quale ci si attendeva una affermazione dopo una annata difficile. A deludere, naturalmente,

**Gabriela Noris**

CONTINUA A PAGINA 38



CONTINUAZIONE DA PAG. 37

1. SERIE

# BRAMBILLA e MERZARIO «comparse»

non è stato il pilota, bravissimo nella seconda manche malgrado il motore in fase calante, ma la sua macchina che non ha voluto saperne di partire dallo schieramento della prima manche. Gli è mancata la soddisfazione di un risultato ma la sua stagione si chiude felicemente visto che in un anno di Formula Uno ha raccolto stima amici e fiducia ovunque.

Merzario ha deluso anche lui. Ma per la stessa ragione di Brambilla: la Osella, bella e promettente, non ha trovato nel motore quella rispondenza che doveva esserci. Persi mille giri inspiegabilmente è stato inutile tentare di continuare.

Infine Flammini e Truffo. Cosa dire della loro collisione? Una sola cosa: Forse è giusto che sia andata così. Non per i piloti, naturalmente, che malgrado tutto hanno dimostrato di saper fare, ma perché sarebbe stato troppo comodo mettere una pietra sulla scandalosa stagione del Team CSAI solo per un risultato strappato in extremis.

VALLELUNGA - L'avversario più scomodo per Depailler era certamente Vittorio Brambilla. Tolto Stuck, rivale diretto del campionato, più che da un Jabouille consapevole dei limiti dovuti a gomme Firestone inadeguate, il potenziale vincitore in grado di prendere i 9 preziosi punti era proprio il nostro pilota. Per questo Depailler deve aver tirato un sospiro di sollievo nell'accorgersi che qualche cosa nella March di Vittorio non andava.

Prova con una batteria supplementare, tocca il transistor ed il distributore, niente. Il motore gira male e la macchina viene spinta nei box mentre gli altri partono. Per i tanti che avevano applaudito Vittorio è una delusione, ma già prima dello schieramento alcuni timori erano emersi tanto che l'ingegner Rosche della BMW era intervenuto per cercare di rimediare.

Insieme al piccolo dramma di Vittorio

chiarirsi con Depailler sempre più lontano. Jabouille anche lui staccato e Stuck all'attacco di Serblin. Intanto è partito Vittorio Brambilla con una scatoletta dei transistor nuova e si è fermato Carlo Giorgio con la macchina, muta.

Al sesto giro si ha un episodio sconcertante e paradossale: Flammini tenta il sorpasso di Truffo al tornante e i due si agganciano. In un attimo il pallido sole che per la prima volta brilla sulla squadra azzurra si spegne. Le due March escono malconce dalla collisione e mentre Truffo continua fino al box con l'alettone penzoloni, per Flammini tutto termina nel prato.

La corsa non concede distrazioni: Serblin ora deve guardarsi da Laffite che lo insidia anche se gli manca la 4. marcia mentre nel gruppo centrale Merzario tenta di tenere il ritmo con la Osella molto fiacca nel motore. Il pugno agitato a Pesenti dal comasco dimostra solo il suo impegno. In effetti non solo non riuscirà a ripassare Pesenti, ma sarà superato da Pryce e da molti altri prima di fermarsi definitivamente.

Oltre a Serblin in questa fase è Turizio il più forte tra gli italiani incalzato da Martini che sente sul collo il fiato di Pryce e Purley scatenati con le acrobatiche Chevron. I sorpassi dei due inglesi sono degni di una gara turismo con spinte e scodate ammonitrici. La grinta, infatti, soprattutto nel caso di Purley, sconfina nella scorrettezza più di una volta.

La corsa continua con le posizioni di testa piuttosto tranquille. Depailler controlla la rimonta di Stuck e quando il suo vantaggio arriva al minimo di 5 se-

condi si affretta a ristabilire le distanze. Jabouille fa da comodo cuscinetto per cui l'attenzione è sul ferreo duello tra Serblin, Laffite e Tambay per il quarto posto. Arnoux, malgrado un problema al distributore di benzina riesce a stare settimo con buon margine di sicurezza.

Intanto è riapparso Vittorio Brambilla con la macchina migliorata nelle prestazioni. Si saprà poi che è stato lui stesso a rimediare ai guai fermandosi sul percorso a fissare il transistor dopo che questo si era staccato di nuovo. Per l'operazione si è fatto aiutare dall'infermiera dell'ambulanza di soccorso che gli ha fornito il cerotto necessario!

Col passare dei giri sono Pryce e Purley a guadagnare altri posti. Si ferma Martini per il cambio, ed è un peccato, e poi anche Merzario doppiato da Depailler. Jabouille riesce a tenere il suo secondo posto malgrado la rottura dell'asta del cambio e Stuck rinuncia ad andare oltre il terzo anche perché lamenta problemi di stabilità. Degli altri il più impegnato è sempre Serblin. Quando ormai pare che il quarto posto non possa sfuggirgli, a Kessel esplode il motore (e Turizio riceve sul casco un pezzo di metallo). L'olio nella discesa dei Cimini non viene segnalato in modo chiaro e l'italiano vi sale spostando le ruote e compromettendo la stabilità. Laffite non si lascia scappare l'occasione e lo infila.

Tambay invece rimane al suo posto e la corsa si conclude con solo otto piloti a giri pieni. Ultimo dei non doppiati è Pryce mentre Purley, Pesenti, Turizio, Vonlanthen, Bozzetto e Colombo terminavano a un giro.

## La classifica EURO F.2

dopo 10 prove

	MONTEJICH	HOCKENHEIM	PAU	SALISBURGO	HOCKENHEIM	MUGELLO	KARLSKOJA	PERGUSA	HOCKENHEIM	VALLELUNGA	TOTALE
Depailler	6	3	9	—	—	9	9	—	9	9	54
Stuck	9	9	—	—	4	—	—	9	6	6	43
Laffite	—	—	6	9	6	—	6	—	—	4	31
Jabouille	4	—	3	—	9	—	—	—	4	—	20
Purley	—	—	1	6	—	—	—	6	—	—	13
Leclere	1	4	2	—	2	—	—	3	—	—	12
Tambay	—	2	—	3	—	—	—	—	3	3	11
Serblin	3	—	—	—	—	—	3	4	—	—	10
Pryce	—	—	—	—	3	4	—	—	—	2	9
Sutcliffe	2	—	4	—	1	—	—	—	—	—	7
Watson	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Paoli	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	6
Coulon	—	—	—	—	—	3	—	—	2	—	5
Dolhem	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4
Kuwashima	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4
Flammini	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2
Martini	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Cudini	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Truffo	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
Palm	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	2
Pesenti Rossi	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2
Roos	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Henton	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Turizio	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1

## Week-end MORROGH a Vallelunga

ROMA - La scuola di pilotaggio di Henry Morrogh ha definito il suo programma invernale. Ci sarà scuola nei giorni 26-27 ottobre all'autodromo di Morano Po, a Casale Monferrato, quindi il 3-4 novembre a Vallelunga.

In seguito, a parte il 9-10 novembre, data in cui l'autodromo romano è impegnato per una gara, Morrogh farà scuola tutti i fine settimana. La scuola comunica inoltre che dopo il 27 ottobre, è possibile accordarsi per lezioni individuali a Vallelunga tutte le mattine, fino alla fine dell'anno.

Ricordiamo che la Henry Morrogh Racing Drivers School ha sede a Campagnano di Roma, via Vittorio Emanuele 13, telefoni 903.30.31 e 834.433 (06).

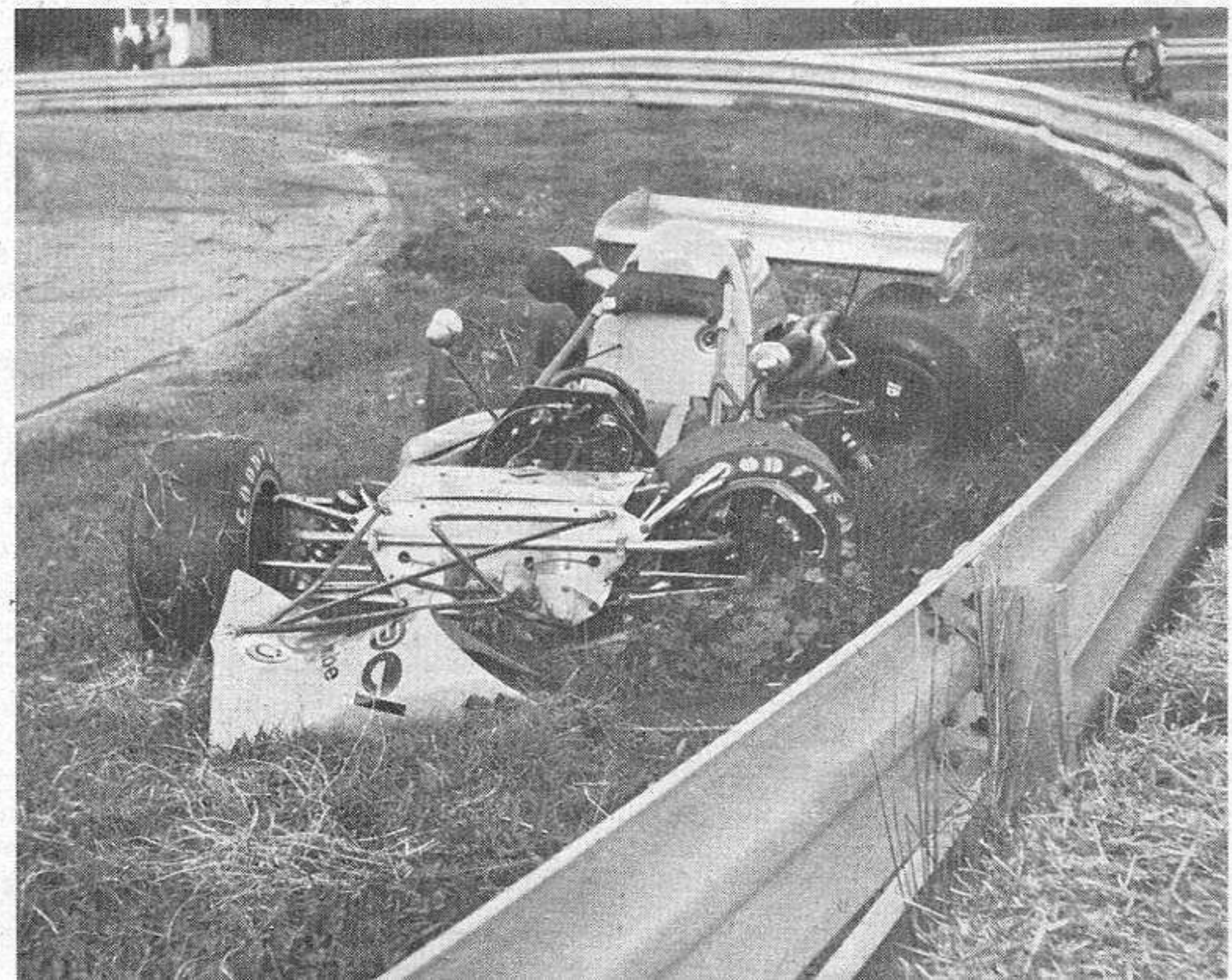
si verificano anche quelli di Leclere e Coulon, vittime, il primo di una uscita ed il secondo della rottura del motore nelle prove libere del mattino. Entrambe le macchine vengono riparate ma non in tempo per partire tanto che tocca a Bozzetto e Carlo Giorgio l'opportunità di prendere una partenza ormai insperata.

C'è il sole, imprevedibile dopo l'acqua del mattino e di sabato, e le 21 macchine efficienti si infilano giù dall'a discesa con Jabouille e Depailler che non riescono a decidere su chi debba rassegnarsi a stare secondo. Quando riappaiono, è Depailler primo con Jabouille alla ruota. Serblin precede in terza posizione Truffo e Flammini ai quali si è accodato Laffite e Stuck autore di una partenza molto buona. Nell'ordine seguono Tambay, Turizio, Martini, Arnoux, Purley, Merzario, Pesenti, Rossi, Kessel, Volanthen, Schenken, Bozzetto, Pryce, Colombo e Carlo Giorgio.

La corsa è molto « calda »: Stuck è determinato a risalire e infila Flammini. Al giro dopo anche Truffo è nelle fauci del tedesco e la situazione comincia a



Impegnati al tornantino, ecco Pesenti Rossi, che sarà il primo degli italiani alla fine, davanti a Kessel ed alla Osella di Merzario, il cui debutto è stato guastato da noie al motore. A destra, il gruppo guidato da Depailler, Jabouille, Truffo e Flammini, si avvia alla partenza della prima serie. Sotto, irrecuperabile la scocca di Serblin dopo l'urto in prova





2. SERIE

# SERBLIN imita gli azzurri

Per la seconda manche si schierano 20 macchine delle 22 possibili. Hanno dato forfait Kessel e Flammini, col primo che non è riuscito a trovare un motore per sostituire quello sbiellato ed il romano per i troppi danni subiti dalla sua March nell'incidente.

Il via è ancora lanciato ed i due amici Jabouille e Depailler evitano di tirarsi il collo allo stacco frenando tutto il resto del gruppo, all'interno del quale avvengono anche alcuni sorpassi poco raccomandabili.

Uscendo dalla trincea appare ancora una volta prima Depailler che compirà così anche questi 35 giri in testa, seguito a ruota da Jabouille, Serblin, Arnoux, Laffite e Turizio. Seguono leggermente staccati Purley, Tambay, Bozzetto, Schenken, Stuck (invischiato in una cattiva partenza) e tutti gli altri.

Le prime fasi sono caratterizzate dalla energica rimonta di Stuck e da quella non meno decisa di Brambilla che guadagnano

sare tutti e due: sarebbe un bel modo per animare una manche che altrimenti non avrebbe molto da dire. Purtroppo, non succede, con Stuck che preferisce amministrare il suo secondo posto consapevole dei limiti della sua macchina rispetto all'ormai imprevedibile Depailler ed a Brambilla vengono tagliate le ali dalla caduta di potenza del motore. Finiranno nell'ordine.

A tener sveglia l'attenzione ci pensano invece Pryce e Schenken che fanno veramente di tutto per passare Bozzetto. Il veneto dopo un po' di giri soccombe esausto e lo sforzo gli costa anche il sorpasso da parte di Martini e Truffo che lo seguivano. Turizio, che comincia a pensare di poter scavalcare Pesenti Rossi nella classifica italiani, si gira alla curva Roma e perde diverse posizioni. Peccato.

E' ormai buio e tutti aspettano la bandiera del direttore di gara che consacrò vincitore di corsa e campionato Depailler. Sarà per il buio, sarà per la troppa gente attorno, fatto sta che Mirto Ventura si lascia passare Depailler sotto il naso senza accennare a un movimento. Passato il primo si guarda bene dallo sventolare gli altri ma i piloti stanchi dalla corsa sanno bene che sul cartello dei giri è ormai scritto zero per cui rallentano. La cosa si trasforma in comica finale quando Depailler e compagni riappaiono in dirittura e vedono lo sbandieratore pronto al suo compito: allora la corsa non è ancora finita?

Si accelera e si riparte, e in questa bagarre imprevedibile c'è un grande impegno da parte di molti che credono d'aver con-

quistato o perduto posizioni. La paura non è infondata, se si ricorda che per esempio a Pau Leclere aveva perso una posizione già conquistata per un errore del genere. Invece per fortuna, la classifica viene redatta secondo il passaggio regolare e tutto finisce come doveva finire. g. n.

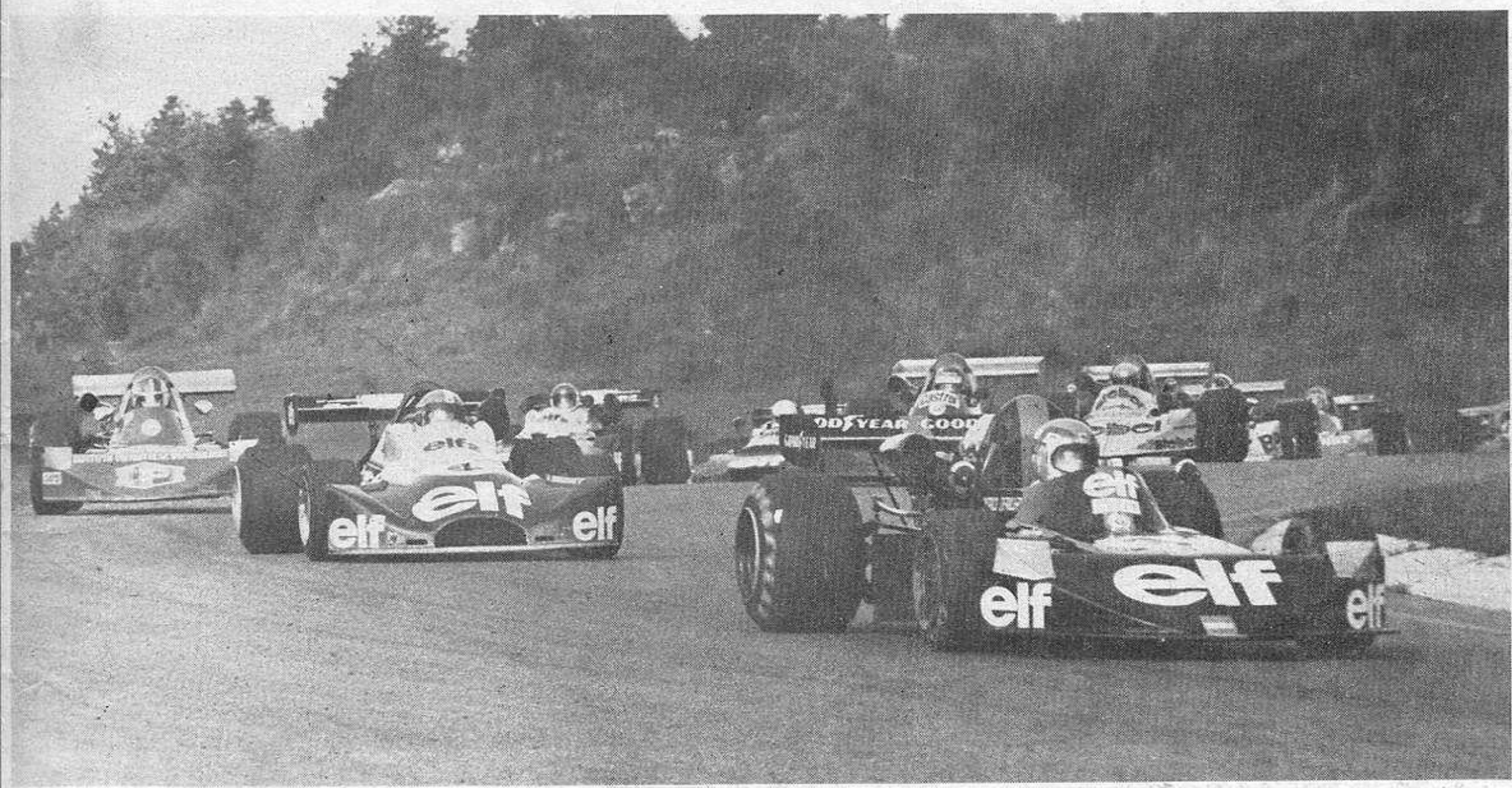
## Ancora HENTON in Formula 3 a OULTON PARK

LONDRA - La gara di F. 3, disputata a Oulton Park in questi giorni, è stata vinta da Henton su March e il pilota si è così aggiudicato il campionato Lombard. Disponeva di un nuovo motore Holbay ed è stato più veloce degli altri di 2" in prova. Questo ha creato sospetti e ha fatto nascere proteste. Secondo l'argentino Chateaubriand, terzo il brasiliano Ribeiro su GRD, quarto Andersson su March, quinto Rouff su GRD. Giro più veloce di Henton in 1'43"2.

• Uno dei più stimati direttori di squadra, KEITH GREENE, torna sulla scena della F. 1. Dopo la fine del Crowne Racing di Martin Birrane, qualche settimana fa, Greene è entrato alla Hexagon per occuparsi della sua Brabham. Il pilota, Watson, si è detto molto soddisfatto di lavorare con Greene.

## COSI' (IN 22) AL VIA (della prima serie)

Jabouille (Elf 2) 1'10"21	Depailler (March 742) 1'09"94
Truffo (March 742) 1'10"32	Brambilla (March 742) 1'10"25
Serblin (March 742) 1'10"67	Flammini (March 742) 1'10"43
Leclere (Elf 2) 1'11"08 n.p.	Tambay (Elf 2) 1'10"84
Laffite (March 742) 1'11"10	Arnoux (Elf 2) 1'11"09
Stuck (March 742) 1'11"35	Coulon (March 742) 1'11"20 n.p.
Vonlanthen (March 742) 1'11"74	Merzario (Osella) 1'11"41
Pesenti Rossi (March 742) 1'11"83	Martini (March 742) 1'11"76
Turizio (March 742) 1'11"90	Purley (Chevron B27) 1'11"90
Schenken (Surtees TS15) 1'11"95	Kessel (March 742) 1'11"95
Pryce (Chevron B27) 1'12"19	Colombo (March 732) 1'12"05



posizioni riuscendo a passare praticamente in ogni punto del circuito. Anche Pryce è partito male ma per lui la risalita è resa più difficile da una macchina che non consente troppe confidenze per la precaria tenuta di strada. Appare subito chiaro che per Merzario le cose vanno male. Naviga nelle ultime posizioni e ben presto decide di abbandonare.

Poco dopo che è partito dai box Carlo Giorgio per aver mancato la regolare partenza, entra Vonlanthen, con la ruota posteriore sinistra afflosciata per una lieve collisione con Truffo. La lotta in testa, che si preannuncia più accesa della prima manche per la tenacia con cui Jabouille tiene la ruota di Depailler, finisce improvvisamente al quarto giro quando il pilota della Elf 2 schianta il motore alla curva dei Cimini, scivola sull'olio da lui stesso perduto, si intraversa e ostruisce la strada al bravissimo Serblin che vede terminare la sua corsa contro la macchina del francese. In questa stessa fase anche Arnoux è costretto a cedere, per cui rimane in pista sono la Elf 2 di Tambay che ha accusato però problemi di frizione.

Nel frattempo Stuck e Vittorio Brambilla hanno completato la loro rimonta e si trovano rispettivamente terzo e quarto alle spalle di Depailler e Laffite. Tambay, è quinto davanti a Turizio, Bozzetto, Pryce, Schenken, Martini, Pesenti, Truffo, Purley - appena ripartito dai box - e Colombo, che sta faticosamente tentando di tenere in vita un motore che ha già deciso il suicidio. Ci si aspetta che Stuck attacchi Laffite e si spera che Vittorio Brambilla possa raggiungere e pas-

● Il dottor De Luca contava molto sulla presenza di Regazzoni sulla competitivissima March affittata dalla Brian Lewis, arrivata regolarmente a Vallelunga con tanto di nome del pilota svizzero ai lati dell'abitacolo. Prima del Gran Premio degli USA le probabilità erano parecchie poi la « grande delusione » ha smorzato tutto. « E' caduto nel vuoto il lavoro di un mese e mezzo », sottolineava il direttore di Vallelunga, aggiungendo che l'avvocato Montezemolo aveva spiegato che « il morale di Clay non era certo molto alto in quei momenti senza contare che doveva cercare di riposarsi per iniziare immediatamente gli allenamenti in vista del Giro d'Italia ».

Saputo questo, molti giornalisti presenti alla conferenza che evidentemente non hanno molta fiducia nelle macchine messe a disposizione dalla CSAI alla squadra azzurra, facevano voti perché la March della Lewis fosse affidata addirittura a Flammini. Visto che la cosa era impossibile sono stati fatti i nomi di de Adamich e di Francisci. Quest'ultimo sembrava piuttosto interessato anche perché la cifra (1.500.000) era piuttosto favorevole poi il preciso e pignolo pilota romano rinunciava

## GRAN PREMIO ROMA - Gara internazionale di velocità valida per il campionato d'Europa di F. 2 - Vallelunga, 13 ottobre 1974

### LE CLASSIFICHE

#### I serie (35 giri)

1. Depailler (March 742 BMW) in 41'24"70, media 162,272 kmh;
2. Jabouille (Elf 2 BMW) 41'49"72;
3. Stuck (March 742 BMW) 41'54"77;
4. Laffite (March 742 BMW) 42'07"11;
5. Serblin (March 742 BMW) 42'10"79;
6. Tambay (Elf 2 BMW) 42'12"17;
7. Arnoux (Elf 2 BMW) 42'23"30;
8. Pryce (Chevron B27) 42'26"19;
9. Purley (Chevron B27) a 1 giro;
10. Pesenti Rossi (March 742) a 1 giro;
11. Schenken (Surtees) a 1 giro;
12. Turizio (March 742) a 1 giro;
13. Vonlanthen (March 742) a 1 giro;
14. Bozzetto (March 742) a 1 giro;
15. Colombo (March 742) a 2 giri;
16. Brambilla (March 742 BMW) a 4 giri;
17. Kessel (March 742) a 11 giri.

Giro più veloce: il 13. di Depailler in 1'10" e 3 alla media di 164,501.

#### II serie (35 giri)

1. Depailler (March) 41'23"89 media 162,321;
  2. Laffite (March) 41'30"19;
  3. Stuck (March) 41'40"95;
  4. Brambilla (March) 41'54"71;
  5. Pryce (Chevron B27) 42'17"19;
  6. Tambay (Elf 2) 42'23"66;
  7. Schenken (Surtees) 42'31"12;
  8. Martini (March) a 1 giro;
  9. Truffo (March) a 1 giro;
  10. Bozzetto (March) a 1 giro;
  11. Turizio (March) a 1 giro;
  12. Pesenti Rossi (March) a 1 giro;
  13. Vonlanthen (March) a 3 giri;
  14. Purley (Chevron B27) a 6 giri;
  15. Giorgio (March) a 7 giri.
- Giro più veloce: il 12. ed il 31. di Depailler in 1'09"79 alla media di 165,066.

#### FINALE (per somma di tempi)

1. Patrick Depailler in 1.22'48", media 162,299 kmh;
2. Stuck 1.23'35"72;
3. Laffite 1.23'37"30;
4. Tambay 1.24'35"83;
5. Pryce 1.24'43"38;
6. Schenken a 1 giro;
7. Pesenti Rossi a 2 giri;
8. Turizio a 2 giri;
9. Bozzetto a 2 giri;
10. Purley a 4 giri;
11. Vonlanthen a 4 giri;
12. Brambilla a 4 giri;
13. Martini a 19 giri;
14. Colombo a 23 giri;
15. Arnoux a 30 giri.

# I bus - special non bastano per ...50 milioni

● Piuttosto pepata la conferenza stampa del mercoledì per la presentazione della gara. Ha iniziato l'avvocato De Cesare, presidente della Vallelunga S.p.A. che ha chiesto la solidarietà della stampa « per ridurre la perdita sicura che è la prerogativa di tutte le gare organizzate a Vallelunga. Palangio ne sa qualche cosa, no? E purtroppo l'AC Roma non è nelle condizioni di fare molto per coprire almeno in parte l'enorme cifra... ».

A quel punto il dottor Monaco, presidente dell'AC Roma che da anni ha una commissione sportiva « fantasma », cominciava lentamente a preoccuparsi: « Beh, ades-

so ne parliamo », soggiungeva, ma poi preferiva aggirare elegantemente l'ostacolo mettendo in evidenza la grande delusione patita per la mancata affermazione di Regazzoni. Alla fine ci voleva soltanto il più esplicito e sbrigativo dottor De Luca, per conoscere questa benedetta cifra che ammonta a cinquanta milioni tondi-tondi. De Luca poi metteva in evidenza gli sforzi fatti per cercare di portare il pubblico a Vallelunga che finalmente, dopo tante richieste, ha potuto usufruire dei pullman della Stefer che sono stati fatti proseguire fino alle porte dell'autodromo. Ma ci si è messa pure ROMA-NAPOI...





Una indiscrezione sul '75 ha indotto gli azzurri a « matarsi »

## TRUFFO-FLAMMINI come... REGAZZONI e LAUDA a Montecarlo!

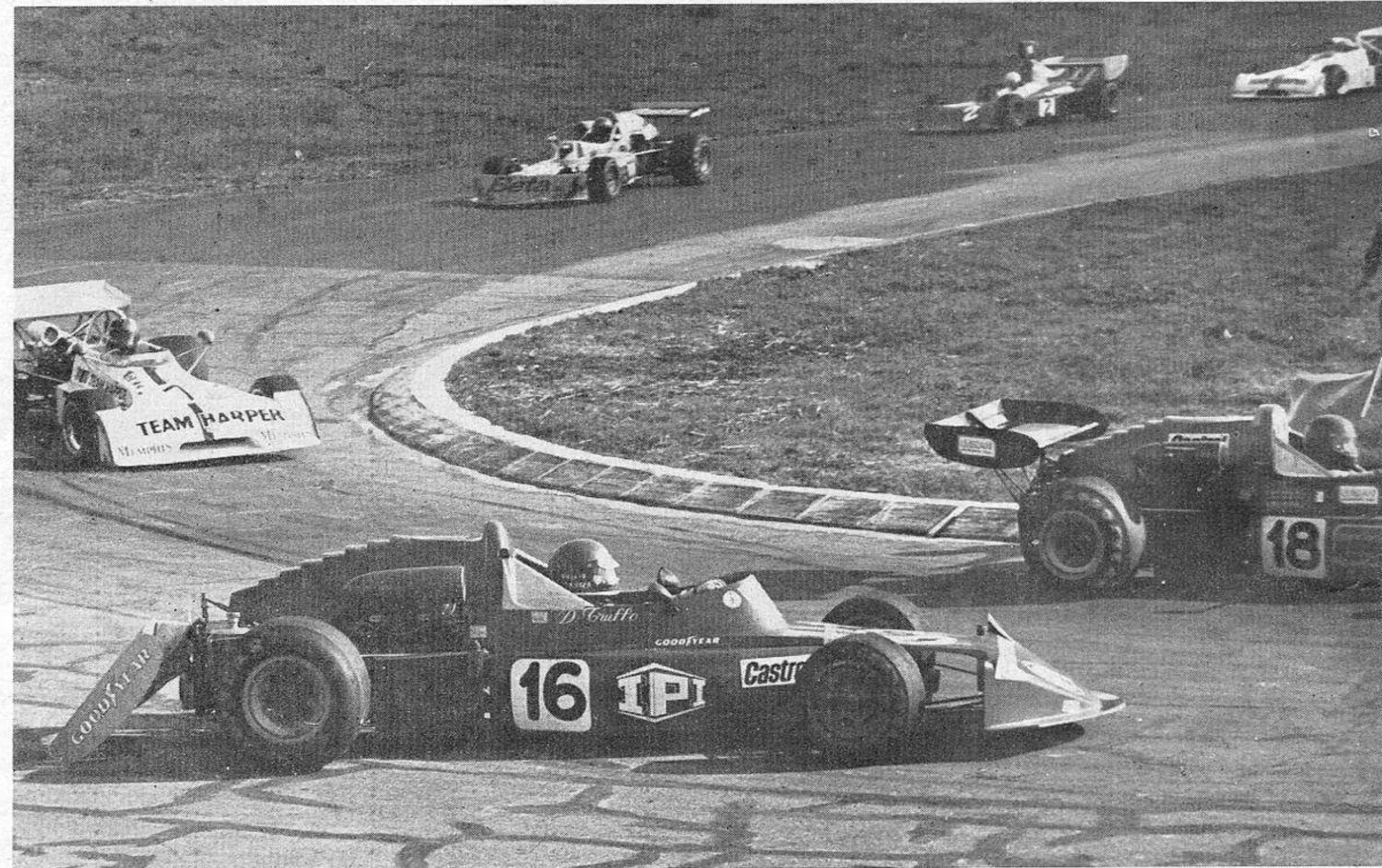
Bielli tranquillizza Truffo, subito dopo che il torinese è giunto ai box senza l'alettone, perso (a destra) nell'urto da parte di Flammini, in testa-coda fuori campo fotografico

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

VALLELUNGA - Il segretario della CSAI Erasmo Saliti si era già appollaiato in tribuna dei cronometristi al fianco del tele-cronista Casucci. Dopo gli ottimi tempi in prova stabiliti dai due « azzurrini », Saliti aveva dovuto rinunciare sia pure a malincuore al suo sport preferito (che gli offriva per questa domenica il derby calcistico Roma-Napoli) per correre a Vallelunga. Però il concordato intervento televisivo per magnificare l'iniziativa della CSAI naufragava per il segretario inaspettatamente il quinto giro della prima manche.

A quel momento Flammini partito malissimo nonostante lo spazio vuoto davanti a sé per l'inconveniente al transistore della March di Brambilla era in terza posizione e tallonava da vicino Truffo. Da un paio di giri il romano tentava d'infilare il compagno e anche a causa della pressione di Laffite alle sue spalle cercava di accelerare i tempi. All'improvviso, mentre Depailler, Jabouille e Serblin sfilavano indisturbati nelle prime tre posizioni nel punto meno sfavorevole, cioè all'entrata del tornantino, Flammini decideva di passare e metteva il muso della sua March all'altezza delle ruote di Truffo. Il torinese già impegnato a chiudere la traiettoria non poteva perciò evitare la collisione. Al termine, del doppio testa-coda Flammini era fermo sul prato con il mozzo della ruota rotto e Truffo ritornava ai box con l'alettone ciondolante.

In modo incredibile in uno stile che faceva ricordare da vicino le recenti vicende Ferrari, aveva così termine « l'operazione riscatto » della nazionale CSAI iniziata a Vallelunga ancora martedì scorso, per annullare gli effetti psicologici e tecnici dell'infelice ultima trasferta di Hockenheim. All'autodromo romano con la possibilità di poter fare delle prove private, i due « azzurrini » avevano fatto tacere le polemiche nate in Germania sulle loro capacità conquistando il quarto e quinto po-



sto nello schieramento di partenza. L'atmosfera serena e rilassata ricavata da questa situazione è stata tale fino agli attimi che hanno preceduto la partenza e nonostante tutto si è potuto vederlo anche dopo la collisione con Flammini che dichiarava, con l'assenso di Maffezzoli: « E' successo tutto per un malinteso. Prima della partenza avevo concordato con Truffo che ci saremmo aiutati a vicenda se si fosse presentata l'occasione, così quando pressato da Laffite al semaforo ho fatto segno a Duilio di lasciarmi passare e ho visto il suo casco agitarsi come a dire di sì, ho creduto che la sua allargata al successivo tornante volesse essere un invito a cedermi il passo. Invece Duilio si era mosso con il casco solo per l'eccesso della frenata, e quindi quando io ho cercato d'infilarlo non pensava neanche

lontanamente che io stessi tentando di sorpassarlo e perciò ha chiuso normalmente la sua traiettoria provocando la collisione che ci ha tolto di gara entrambi ».

Tuttavia nel clan azzurro pare che gli accordi fossero ben diversi e cioè a mo' di Lauda e Regazzoni a Montecarlo, chi dei due fosse riuscito ad essere davanti dopo la partenza, avrebbe dovuto tenere la posizione fino al termine. In altre parole, se l'incidente è avvenuto è stato dovuto solo ad un eccesso di agonismo da parte di Flammini.

Però alle considerazioni che si possono fare, cioè desiderio dell'occhiuto « azzurro » di ben figurare davanti al suo pubblico, in particolare dopo che Truffo era stato più brillante di lui sia in prova che in partenza, bisogna aggiungere altre e più sotterranee ma certo più sostanziali motivazioni. Infatti pare che il presidente Rogano pochi giorni fa, parlando con i responsabili del « team » CSAI, abbia accennato la possibilità di mandare avanti l'iniziativa anche per il 1975 accantonando a questo scopo la sessantina di milioni che sarà possibile forse ricavare questo inverno dalla vendita dei due telai March e dei tre motori BMW in possesso della squadra attualmente.

Tuttavia, oltre a pensare già a criteri di gestione diversi della squa-

● Merzario parlando con il conte Zanon, che gli chiedeva un'impressione su Truffo e Flammini prima del via, aveva dichiarato: « Spero solo che arrivino al termine; infatti da quel poco che ho capito mi sembra che entrambi debbano correre uno contro l'altro ».

● A Parigi durante la riunione Fia il rappresentante italiano Ceard avrebbe chiesto a quello portoghese se l'effettuazione della prossima gara di F. 2 all'Estoril fosse sicura. Il delegato portoghese avrebbe risposto: « Certo, se l'organizzazione in Italia non vedo perché non potremo organizzarla in Portogallo ». Ceard, riluttante avrebbe fatto presente a questo punto la situazione politica del Paese lusitano, e come risposta avrebbe avuto questa: « Perché, in Italia forse l'avete voi il Governo? ».

● La rabbia di Stuck per aver perso un Campionato che in teoria all'inizio sembrava dovesse essere di suo esclusivo dominio, oltre a manifestarsi apertamente sul palco delle premiazioni a Vallelunga, avrà anche strascico. Il giovane conduttore tedesco ha infatti dichiarato che l'anno prossimo ben difficilmente garrerà in F. 2.

dra approntata quest'anno, Rogano avrebbe fatto presente anche che con le cifre su esposte difficilmente si sarebbe potuto garantire, per l'anno prossimo, l'assistenza ad entrambi gli « azzurrini ». E' chiaro perciò come questa voce di una non improbabile scelta giunta alle orecchie di Truffo e Flammini abbia messo entrambi nella condizione psicologica di strafare per far pendere a proprio favore l'ago della bilancia nell'ultima gara rimasta a loro disposizione. (Infatti l'Estoril appare lontano dalla portata del team).

Così, nel « botto » televisivo che ha fatto sobbalzare l'Italia, l'avventura della « Nazionale CSAI di F. 2 » ha chiuso tristemente la sua ultima pagina. La serenità, l'organizzazione e la disciplina che a Hockenheim sette mesi fa in occasione della prima uscita quando al timone c'era ancora il compianto Dragoni, non sono rimaste che un pallido ricordo. Abbandonati a sé stessi, a metà stagione, Flammini, Truffo e Maffezzoli che ha accettato di tappare i buchi economici e psicologici affiorati all'indomani della scomparsa di Dragoni, hanno avuto solo il tempo di dimostrare che l'idea della Nazionale CSAI non era malvagia, solo che si fossero adottati altri sistemi. Speriamo a questo punto quindi che la lezione sia servita.

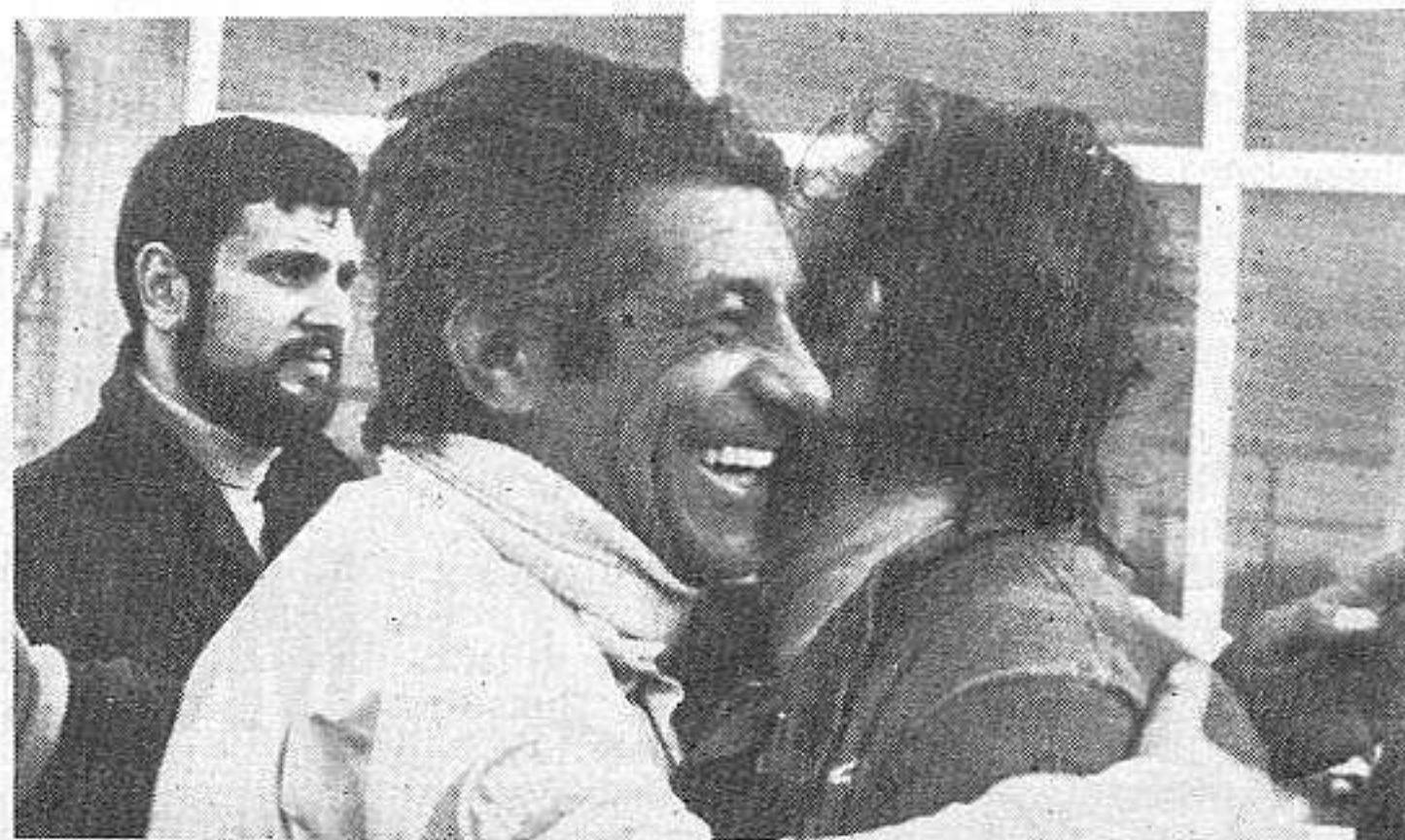
Tito Zogli

## Il bernoccolo di TURIZIO

● Turizio che nel corso della prima manche tallonava il debuttante svizzero Kessel ha visto a un certo momento il motore della March dell'elvetico esplodere, disgraziatamente un pezzo di biella letteralmente sputato dal motore colpiva il conduttore napoletano in pieno casco. La botta tramortiva leggermente Turizio, tuttavia il conduttore napoletano riusciva a terminare la batteria, e solo togliendosi il casco, si accorgeva che l'effetto del pezzo di biella era stato più efficace di quello che aveva previsto, infatti sulla sua fronte spuntava un vistoso bernoccolo.



## La corsa tricolore SPORT

BRAMEN campione  
NESTI fa meglio  
delle tre litri!

Mauro Nesti raggianti dopo la gara, che lo ha visto prevalere anche contro le 3 litri con la sua 2000

VALLELUNGA - Vissuto nell'anonimato per ben sette mesi, il Campionato Italiano Sport poteva destare un certo interesse nell'ultima delle sei gare previste dal calendario. O meglio il calendario ne prevedeva ben di più ma, come al solito, le gare «rimandate a data da destinarsi» sono state numerose ed il campionato si è così concluso a Vallelunga perché ormai è ufficiale che la gara del Mugello non verrà effettuata.

Eris Tondelli dunque e Romano Bartoli che corre con lo pseudonimo di «Bramen» hanno vivacizzato quest'intervallo di lusso della gara di F. 2 perché in trenta minuti di «corpo a corpo» si giocavano il titolo italiano, per il quale erano entrambi ancora in lizza. Tondelli era in testa con 33,8 punti realizzati comunque in cinque gare e dunque con l'handicap di dovere scartare un risultato mentre «Bramen» a quota 31,2 non avrebbe avuto questo problema nemmeno con il punteggio di Vallelunga. Bando alle tattiche quindi, perché entrambi dovevano puntare alla vittoria.

Nelle prime fasi della gara il gioco sembrava fatto per Tondelli che se ne andava indisturbato, probabilmente anche per una certa arrendevolezza di Francisci che cercava di favorire la rincorsa al titolo di una Chevron, frenando «Bramen» che era alla guida di una AMS-Ford-An. Le due Chevron infatti riuscivano a distanziare il biondo reggiano di circa 100 metri e, quando la corsa sembrava abbastanza tranquilla per Todelli, Francisci se ne andava di prepotenza e subito dopo abbassava il suo record della pista.

A metà gara il colpo di scena: il romano doveva fermarsi poco prima del semaforo e «Bramen», senza più ostacoli, in un paio di giri era alle costole di Tondelli che con un motore che denunciava chiari guai non poteva difendersi a lungo. Il

reggiano di Torino doveva così dare l'addio al titolo tricolore che dovrebbe essere dunque nelle mani (scriviamo al condizionale perché nemmeno i dirigenti della CSAI presenti all'autodromo ci hanno potuto aiutare) del reggiano autentico «Bramen», vittorioso sul filo di lana.

Nella classe 1000 non c'è stata storia nella lotta per l'attribuzione della Coppa CSAI perché nessuno dei piloti in classifica ha un massimo di cinque presenze in gara. Molto bello comunque il lungo duello tra Crovella e Casati (entrambi con le AMS-Nov.) ma ad approfittarne a due

Gara per vetture Sport, valida per il campionato italiano - Vallelunga, 13 ottobre '74

## LE CLASSIFICHE

**Classe 1000:** 1. Aladino Stefanelli (AMS) 21 giri in 31'33"93, media 127,391 kmh; 2. Crovella (AMS) 31'40"64; 3. Pfitscher (AMS) 31'13"68 a 1 giro. **Giro più veloce:** il 20. di Crovella in 1'27"88 media 129,466 kmh. **Classe 1300:** 1. «Bramen» giri 22 in 31'01"37 media 105,156 kmh; 2. Tondelli (Chevron) 31'38"85; 3. Pettiti (Chevron) 31'58"09. **Giro più veloce:** l'8. ed il 9. di Francisci (Chevron) in 1'21"97 media 140,367 kmh. **Classe 1600:** 1. Roberto Filannino (Dallara) 23 giri in 30'53"4 media 142,923 kmh; 2. Mussa (GRD) 31'31"7; 3. Niccolini (Chevron) 31'34"4 a 1 giro. **Giro più veloce:** il 16. di Filannino in 1'18"4, media 146,938. **Classe 2000:** 1. Mauro Nesti (Lola) 24 giri in 30'18"3 media 151,987 kmh; 2. «Gianfranco» (Abarth Osella) 31'33"7; 3. Morelli (Lola) 31'35"9. **Giro più veloce:** il 4. di Nesti in 1'13"9 media 155,886 kmh. **Classe 3000:** 1. Giorgio Pianta (Lola) 24 giri in 30'22" media 151,741 kmh; 2. Manfredini (Lola) 31'35"7; 3. Tondelli (Chevron) 31'10"8 a 1 giro. **Giro più veloce:** il 16. di Pianta in 1'14"5 media 154,630 kmh.

giri dal termine era Stefanelli (AMS-Ford Sca).

Ben venti macchine si sono presentate in pista per la gara sport delle classi maggiori. Un vero record se ricordiamo il «deserto» di tante gare. Sugli scudi nelle prove il maceratese «Gianfranco» (Osella PA 2) che abbassa ufficialmente il record della pista con un ottimo 1'14"51 dimostrando di non essere soltanto un ottimo «scalatore». Assai lecito dunque attendersi un duello senza respiro tra l'alfiere della Casa torinese ed i due piloti delle più grosse Lola-Cosworth tre litri, Pianta e Manfredini, con l'inserimento di Mauro Nesti (Lola-BMW).

Era Pianta a scattare in partenza ma «Gianfranco» riusciva benissimo a tenere la ruota del milanese che era alla guida della macchina di proprietà del conte Zanone. All'uscita della «S» era però Nesti che si infilava in seconda posizione ed alla tornata successiva «Gianfranco», probabilmente innervosito, si girava platealmente al semaforo. Poco dopo altro colpo di scena: Nesti usciva primo dalla trincea ed iniziava una cavalcata solitaria, assolutamente indisturbato. Proprio in quella tornata il pilota di Bardalona segnava un nuovo record della classe 2 litri assolutamente significativo. Non si è soltanto un «re della montagna» se si riesce a girare a Vallelunga in 1'13"9 ed è veramente auspicabile che per il toscano si presenti un '75 più «pistaiolo».

«Gianfranco» intanto si produceva in un inseguimento senza tregua e riusciva a soffiare la seconda piazza a Morelli. Nella classe 1600, con Mussa (GRD) senza problemi per la Coppa CSAI, era Filannino (Dallara) che con una macchina notevolmente migliorata rispetto alle prime gare di primavera, era autore di un vero assolo.

d. b.

## L'OSELLA di MERZARIO compromessa da un cerchio ABARTH

## STUCK ha perso l' europeo nelle prove

VALLELUNGA - Senza aver mai corso sul nuovo tracciato, Depailler non ha faticato a confermare i suoi meriti segnando al primo turno di venerdì il miglior tempo, abbassato subito al limite assoluto per il circuito 1'09"49/100. Al progredire di Depailler ha fatto riscontro una netta crisi da parte di Stuck che, per cercare di arginare la differenza di oltre un secondo rispetto al rivale (entrambi hanno potuto ricorrere a speciali gomme da tempi), ha finito col far modificare disordinatamente la sua March fino a regredire di alcuni centesimi col passare delle prove, invece di migliorare. «La macchina era tutta fuori posto» teneva a spiegare.

Herd, da parte sua, sosteneva il contrario e la vertenza è finita lì perché sabato con un diluvio da arca di Noè, di tempi non se ne è più potuto parlare. La crisi di Stuck però è rimasta, ed è stata portata in evidenza anche da una toccata a marcia indietro sul guard-rail dell'uscita della curva Roma con danni alle sospensioni.

Esaurito il discorso titolo, l'attenzione, prima ancora che nella direzione del bravo Jabouille arrivato alla prima fila con la sua Elf 2-Schnitzer malgrado gomme Firestone da 23 pollici molto poco adatte a percorsi in cui conta l'accelerazione, l'attenzione va verso gli italiani che in questa occasione sono tanti e bravi. Undici esattamente, un record assoluto coi «soliti» Serblin, Flammini, Truffo, Martini, Turizio, Bozzetto e Giorgio ed i nuovi arrivati (o ritornati) come Vittorio Brambilla, Merzario, Pesenti ed il neo-campione della Formula tre Colombo. Un successo incoraggiante visto che i nostri piloti, oltre un terzo dei presenti, erano su macchine competitive ed aggiornate e quindi nelle condizioni di essere protagonisti in un ambiente dove non è il caso di rassegnarsi al ruolo di comprimari.

E così è stato: dallo sfortunato Carlo Gior-

gio fermo per una biella già dai primissimi giri di venerdì e Bozzetto male aiutato da un'auto tossicchiante che non hanno potuto rientrare nella rosa dei 22 qualificati per regolamento, fino all'indiscutibile Brambilla ed ai risorti Truffo e Flammini, tutti hanno potuto occupare un ruolo da protagonisti. Migliore di tutti Brambilla.

Meno prevedibile ma altrettanto apparentemente facile, la prova dei due piloti CSAI che tutti — crediamo di poterlo dire — hanno trovato con sorpresa a vertice che solo quindici giorni fa sembravano irraggiungibili: «E' stato abbastanza facile, abbiamo potuto provare per la prima volta nell'anno, un giorno prima e metterci a posto le macchine», spiegava Truffo con naturalezza rassicurando dal consenso di Flammini. «Arrivando all'ultimo momento i tempi restano alti, proprio come erano alti i tempi di giovedì quando abbiamo iniziato le prove libere».

Giustamente, insieme ai due azzurri si è messo in evidenza l'altro italiano che ha meritato riconoscimenti quest'anno: Serblin. Un bilancio che porta a ben quattro i nostri piloti nelle prime tre file davanti ad avversari solitamente imbattibili. A proposito di Serblin va detto che la sua prestazione avrebbe potuto essere migliore se la perdita dell'olio da una delle vaschette dei freni non avesse provocato una brutta picchiata alla curva del semaforo. Il telaio, sfasciato, è stato praticamente sostituito ricorrendo alla macchina di Gubelman lasciata libera all'ultimo momento dall'atteso Regazzoni.

Protagonista di una disavventura anche Merzario con la sua bella Osella. Un cerchio rotto (era l'unico «superstite»... Abarth) venerdì nel punto veloce del circuito e la conseguente toccata, il semiasse sabato al momento di vedere se tutto fosse a posto hanno lasciato la macchina esordiente in set-

tima fila. Non si tratta di un risultato deludente anche se nelle prove libere il tempo toccato era stato sensibilmente migliore.

Subito alle spalle di Merzario si è riproposto il «pacchetto» Martini - Pesenti Rossi - Turizio, racchiusi in 14/100 di secondo mentre Colombo ha potuto rientrare nella zona dei partenti malgrado un'uscita causata dal cedimento del perno del montante anteriore sinistro.

Tra il primo e il secondo gruppo di italiani nello schieramento si sono inseriti i tre della Elf, Tambay, Leclere ed Arnoux e gli altri due francesi March, Laffite e Coulon. Se per le Elf il livellamento è da attribuire ad un sostanziale equilibrio tra le auto, la posizione arretrata di Laffite è dovuta ad una serie di noie alla frizione ed a uno squilibrio all'avantreno: «Da quando corro in Formula uno non riesco più a seguire personalmente la macchina e i risultati sono calati in una maniera incredibile. Lavorerò io stesso questa sera per sistemare le cose...» diceva senza timore di perdere in prestigio il francese.

Coulon, vincitore '73 del Gran Premio Roma, anche in questa occasione è apparso privo di smalto, limitato da un morale ormai difficilmente recuperabile oltre che dalle solite Firestone. Gli altri qualificati sono stati Vonlanthen, Purley, lo svizzero-italiano Kessel su di una March sponsorizzata da una Casa farmaceutica e i due celebri Schenken e Pryce. I due piloti della Chevron, Purley e Pryce, hanno continuato a soffrire dei limiti delle loro auto.

Stesso discorso, limite dell'auto, per la Surtees di Schenken che con 1'20"65/100 è stata riscattata dal suo pilota sul bagnato dove sabato si è aggiudicata il migliore tempo nel turno piovoso. 1'18"61/100 è stato invece il tempo di Stuck realizzato nella stessa giornata quando aveva smesso di piovere.

Torna a vincere  
Edwards a MalloryUna gomma  
toglie il 2°  
a LELLA

MALLORY PARK - Rientro «vincente» del londinese Guy Edwards, assente dai campi di gara da diversi mesi, che si è aggiudicato davanti a Ian Ashley la penultima gara del campionato Rothmans. Sin dalle prove Edwards aveva mostrato con quale impegno voleva riprendere il volante ed aveva stabilito il miglior tempo assieme ad Ashley: in seconda fila sempre sul filo di tempi prestigiosi Lella Lombardi e Tom Belso davanti ad Evans e Gethin. In gara, subito attardato Ashley da un testa coda, via libera per Edwards che non sarà mai disturbato: Lella Lombardi manterrà per lungo tempo la seconda posizione, finché prima un pneumatico posteriore, seguito da un secondo inizieranno ad afflosciarsi privando l'alesandrina di un successo più che meritato.

CORSA A MALLORY PARK - 13 ottobre - Gara valevole per il Trofeo Rothmans di F. 5000.

## LA CLASSIFICA - 50 giri

1. Edwards (Lola T332) 35'33"8, media kmh 183,09; 2. Ashley (Lola T330) 35'35"8; 3. Gethin (Chevron B28) 36'07"2; 4. L. Lombardi (Lola T330) 36'14"2; 5. Evans (Lola T332) 49 giri; 6. Thompson (Trojan T102) 49 giri; 7. Sumner (Trojan T101) 48 giri; 8. Verhoeven (Trojan T101) 48 giri; 9. McInerney (Lola T330) 48 giri; 10. Robinson (McLaren M19C) 47 giri. **Giro più veloce:** Ashley, 41"4, media 188,88 (nuovo record assoluto).

ANDRETTI fora  
REDMAN  
campione USA

LAGUNA SECA - Il primo posto nello schieramento di partenza di questa gara decisiva del campionato SCCA di Formula 5000, conquistato di forza da Mario Andretti, faceva capire che questa volta l'italoamericano aveva intenzione di non lasciare respiro agli avversari.

Infatti, nelle giornate di qualificazione, Andretti aveva segnato il giro più veloce con la sua fiammante Viceroy-Parnelli Jones, nel tempo di 57"741, alla media di 190,602 kmh. Sulla sua scia si piazzava James Hunt, in 58"886, quindi Hobbs, Woodner, Posey, mentre Unser, compagno di squadra di Andretti, era solo decimo.

Nel secondo gruppo di piloti ammessi alle qualificazioni, il miglior tempo era dell'avversario diretto di Andretti, cioè Redman, che però era più lento, girando in 58"177, tallonato da Schuppan, Lungert e Wietzes.

All'inizio dei 50 giri della corta pista californiana, alla presenza di 28 mila spettatori, Andretti era partito a razzo, staccando con decisione Redman di circa 150 metri in meno di sei giri. Purtroppo, gli si afflosciava un pneumatico e nella convulsa sosta ai box per la sostituzione qualcosa si avariava nella sospensione, per cui Mario rimaneva ulteriormente handicappato.

Si buttava all'inseguimento di Redman che aveva sulla ruota Hunt, ma non poteva ormai impedire che i due inglesi concludessero nell'ordine la gara, che per Redman equivale al titolo di campione della categoria.

I. m.

Gara di F. 5000 a Laguna Seca, California, valida per il Campionato USAC. 13 ottobre 1974

## LA CLASSIFICA

1. Brian Redman (Lola) 50 giri pari a 152,900 chilometri alla media di 183,722 kmh; 2. Hunt (Lola); 3. Andretti (Parnelli); 4. Wietzes (Lola); 5. Brown (Lola).



VAL D'ANAPPO-SORTINO

Le classifiche «tagliate»

Anche la scorsa settimana (per ragioni che leggete a pag. 64) siamo stati costretti a pubblicare incompleta la classifica della corsa in salita VAL D'ANAPPO-SORTINO, riportando soltanto il primo classificato di ogni classe e i primi dieci della classifica generale. Ripariamo al... mal fatto, riproponendo ora la classifica completa della gara. Con tante scuse ai nostri lettori e agli organizzatori della bella competizione siciliana.

IX COPPA VAL D'ANAPPO-SORTINO - Trofeo Gigi Carpintei - Gara di velocità in salita valevole per il Trofeo della Montagna - Sortino, 6 ottobre 1974.

LE CLASSIFICHE GRUPPO 1

Classe 1000: 1. «Antony» (Autobianchi A.112 Abarth) in 5'07"3, media 70,289 kmh; 2. Lombardo (Autobianchi A.112 Abarth) 5'14"1; 3. Mezzasalma (Autobianchi A.112 Abarth) 5'16"5; 4. Filesi (Autobianchi A.112 Abarth) 5'18"9; 5. Giammusso (Autobianchi A.112 Abarth) 5'22"9; 6. Sturniolo (Fiat 850) 5'26"9; 7. Spada (Fiat 850) 5'30"8; 8. Timone (Simca R.) 5'46"7.

Classe 1150: 1. Michele Barbagallo (Fiat 128) 5'04"7, media 70,889 kmh; 2. «Chio Quadri» (Fiat 128) 5'09"3; 3. Vasta (Fiat 128) 5'09"5.

Classe 1300: 1. Raffaele Picciurro (Simca R.) 4'54"6, media 73,319 kmh; 2. Sillitti (Simca R.) 4'56"6; 3. Venturini (Simca R.) 5'12"7; 4. Magri (Fiat 128) 5'14"1; 5. Borghini (Fiat 128) 5'23"3; 6. Ciarudo (Fiat 128) 5'34"2.

Classe 1600: 1. Giuseppe Mascari (Fiat 124) 5'4"5, media 66,562 kmh.

Classe 2000-3000: 1. Antonio Ariotti (AR GTV 2000) 4'57"2, media 72,678 kmh; 2. Vittoria (Ford Capri 2300) 5'16"3.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Sebastiano Cannamela (Fiat X-1/9) 4'57"3, media 72,653 kmh; 2. Alba (Fiat X-1/9) 5'00"2; 3. Amico (Lancia HF) 5'01"9; 4. Ferraro (Lancia HF) 5'10"8; 5. Zaccaria (Lancia HF) 5'12"6; 6. Bilardi (Lancia HF) 5'19"1; 7. Salerno (Lancia HF) 5'20"5; 8. Gulisano (Fiat X-1/9) 5'24"5; 9. Cicar (Lancia) 5'26"2; 10. Ravalli (Lancia) 5'26"4.

Classe 1600: 1. Renato Barraia (Alpine A110) 4'54"5, media 73,344 kmh; 2. Musumeci (Lancia HF) 5'16"2; 3. Mascari (Lancia HF) 5'45"7.

Classe 200/oltre 2000: 1. Ernesto Verso (Fiat Abarth) 5'01"3, media 71,689 kmh.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Rocco Morabito (Fiat 500) 5'16"3, media 68,289 kmh; 2. Guastella (Fiat 500) 5'21"6; 3. Fortuna (Fiat 500) 5'23"5; 4. «Elios» (Fiat 500) 5'25"1; 5. Giocardi (Fiat 500) 5'25"2; 6. Inglese (Fiat 500) 5'27"7; 7. Di Martino (Fiat 500) 5'32"1; 8. Magro (Fiat 500) 5'37"1; 9. Costanzo (Fiat 500) 5'41"8; 10. Occhipinti (Fiat 500) 5'50"3; 11. Gerbino (Fiat 500) 5'59"3.

Classe 600: 1. Pietro La Pera (Abarth 595) 4'51"1, media 74,244 kmh; 2. Bucolo (Abarth 595) 5'02"3; 3. Foti (Giannini) 5'06"9; 4. Sturniolo A. (Abarth) 5'08"7; 5. Peditto (Abarth) 5'13"7; 6. Ponticello (Abarth) 5'16"8; 7. Artimagnella (Abarth) 5'35"7; 8. Serra (Abarth) 5'29"6; 9. Carastro (Abarth) 5'32"4; 10. Leone (Abarth) 5'38"6; 11. Caruso (Giannini) 5'40"1; 12. Maltese (Giannini) 5'40"4; 13. Cassiba (Giannini) 5'46"4; 14. Cappello (Giannini) 5'59"6.

Classe 700: 1. Pasquale Marchese (Giannini) 4'51"2, media 74,175 kmh; 2. Papalia (Abarth 695) 4'53"9; 3. Saia (Abarth 695) 5'00"3; 4. Corti (Abarth 695) 5'03"1; 5. Guarnaccia (Abarth 695) 5'08"5; 6. Testa (Abarth 695) 5'23"9; 7. Callaci (Abarth 695) 5'25"4; 8. La Face (Abarth 695) 5'33"1; 9. Russo (Abarth 695) 5'36"2; 10. Caratozzolo (Giannini) 6'29"6; 11. Musumeci (Abarth 695).

Classe 850: 1. Roberto Villa (Abarth 850) 4'45"7, media 75,608 kmh; 2. Gerbino (Abarth 850) 4'46"2; 3. Bozzanga (Abarth 850) 5'07"1; 4. Di Franco (Abarth 850) 5'14"5; 5. Russo (Abarth 850) 5'17"1; 6. Oddo (Abarth 850) 5'19"7; 7. Brigati (Abarth 850) 5'20"3; 8. Fra-

giglio (Abarth 850) 5'25"1; 9. Sapienza (Abarth 850) 5'27"2; 10. Covais (Abarth 850) 5'41"2.

Classe 1000: 1. «Jimmy» (Abarth 1000) 4'48"1, media 75,000 kmh; 2. Clementi (Abarth 1000) 4'48"4; 3. Famoso (Abarth 1000) 4'49"2; 4. Pignata (Abarth 1000) 4'56"1; 5. Lo Piccolo (Abarth 1000) 4'56"5; 6. Di Peri (Abarth 1000) 5'10"7; 7. Guarino (Fiat 127) 5'12"6; 8. Crisci (Abarth 1000) 5'18"6; 9. Inco (Abarth 1000) 5'27"7; 10. Di Stefano (Aut. Abarth 1000) 5'34"1. A seguito di reclamo, il primo ed il secondo sono stati tolti di classifica. Vince quindi Famoso.

Classe 1150: 1. Antonio Carnibella (Fiat 128C) 4'49"1, media 74,740 kmh; 2. Russo (Fiat 128C) 4'55"8; 3. Scolaro (Fiat 128C) 4'59"7; 4. Consoli (Fiat 128C) 5'09"8; 5. Merlino (Fiat 128C) 5'43"9.

Classe 1300: 1. Filippo Bonaccorsi (A.R. GTA 1300) 4'44"5, media 75,923 kmh; 2. Cavallaro (A.R. GTA 1300) 4'44"7; 3. Biagianti (A.R. GTA 1300) 5'17"8.

Classe 1600: 1. Paolo D'Amico (BMW 1600) 4'45"9, media 75,550 kmh; 2. Sgarlata (BMW 1600) 4'58"1; 3. Caruso (A.R. GT) 5'13"1; 4. Ganci (A.R. GT) 5'37"6; 5. Sorbello (A.R. GT) 5'43"1; 6. Barbanti (A.R. GT) 5'47"4.

Classe 2000: 1. Romeo Menza (A.R. GTAm) 5'46"9, media 62,265; 2. Spina (BMW 2002) 5'54"1; 3. Piccolo (BMW 2002) 5'56"5; 4. Schembri (A.R. GTAm) 6'17"6; 5. Giumarra (BMW 2002) 6'18"2; 6. Cannella (A.R. GTAm) 6'20"4; 7. «Itnas» (A.R. GTAm) 6'21"2; 8. Gianni (Ford RS) 6'38"8; 10. Cappello (A.R. GTAm) 8'36"4.

Classe 3000: 1. Gaetano Sidoti (Ford) 6'19"1, media 56,922 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Salvatore Macri (Abarth OTS) 5'53"3, media 61,051 kmh; 2. Scribani (Abarth OTS) 6'25"4; 3. «Tex Willer» (Abarth OTS) 6'38"5.

Classe 1300: 1. Erasmo Bologna (Lancia Fulvia Z.) 5'00"1, media 72,000 kmh.

Classe 1600: 1. Giuseppe Vassallo (A.R. GTA 1600) 5'23"5, media 66,769 kmh; 2. Torrisi (Alpine 1600) 5'25"5; 3. Massimino (A.R. GTA) 5'26"7; 4. Evola (Lancia HF) 5'27"4; 5. D'Amico (A.R. GTA) 5'30"4; 6. Bono (A.R. GTA) 5'32"7; 7. Bandiera (A.R. GTA) 5'32"7; 8. Bandiera (Lancia HF) 5'34"1; 9. Balistreri (Lancia HF) 5'34"1.

Classe 2000: 1. «King» (Alpine) 4'58"1, media 72,483; 2. Betto (Fiat 124) 5'20"1; 3. Aiello (A.R. Duetto) 6'35"1.

Classe oltre 2000: 1. Antonino Gagliardo (Porsche 911S) 5'14"1, media 68,789.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. «Popsy Pop» (AMS 1000) 4'53"8, media 73,519; 2. Centonne (AMS 1000) 5'00"9; 3. Bilardi (BWA Ford) 5'10"3; 4. Strano (Petton AMS) 5'11"6; 5. Figuera (Abarth 1000) 5'38"1.

Classe 1300: 1. Giovanni Scalera (AMS 1300) 5'01"3, media 71,689; 2. Pernicario (PMG 1300) 5'09"7; 3. Aguglia (A.112) 5'28"1; 4. Reto (Pastorelli) 5'31"1.

Classe 1600: 1. Carlo Bilotti (Osella 1600) 4'33"5, media 78,976; 2. Iacono (Chevron) 4'36"1; 3. Nocera (Osella) 4'52"5; 4. Fortuna (Osella) 4'57"4.

Classe 2000: 1. Domenico Scola (March-BMW) 4'09"6, media 86,538 kmh; 2. Barberio (Osella PA.1) 4'19"1; 3. Savona (Chevron) 4'26"2.

Classe 3000: 1. Franco Lisitano (Abarth 3000) 4'30"4, media 79,881 kmh.

KOTTULINSKY «picchia» forte a SILVERSTONE

LONDRA - La principale gara di contorno al Tourist Trophy di Silverstone è stata il penultimo round della Coppa d'oro europea Super V. La corsa, che prevedeva diciassette giri, è stata vinta da Kaijo Rosberg su Bosch-Kaimann in 27'52", alla media di kmh 172,5. Rosberg ha quasi sempre condotto e in principio la pista era bagnata, anche se poi è sbucato il sole. Il leader del campionato, Kottulinsky, si è portato al comando al secondo giro, ma quasi subito ha urtato con violenza di fronte ai boxes; la sua vettura è rimasta in mezzo al circuito per varie tornate, finché un coraggioso commissario l'ha spostata. Morrison è arrivato secondo, su Supernova Heidegger, terzo il cugino di Jacky Ickx, Bernard de Saint Hubert su Royale, quarto Barnett pure su Royale.

Dopo aver dominato le COPPE del SALONE

LARROUSSE contesta MONTLHERY per le sport

PARIGI - Soprattutto dopo le Coppe del Salone a Montlhéry (6 ottobre) non si contano più le vittorie di Larrousse in questa stagione, sia con la Matra-Simca, che con l'Alpine del team Switzerland o con la Ligier-Maserati: nonostante una decisa resistenza da parte di Ragnotti (i cui meccanici avevano risolto i problemi di frenaggio, fra le prove e la gara) dietro il quale è rimasto per i primi sei giri (su quindi), il due volte vincitore di Le Mans dopo ha preso con piglio deciso il comando, controllando la corsa senza forzare eccessivamente. La migliore dimostrazione della sua abilità è data dal nuovo record sul giro, stabilito in 1'21"7, mentre nelle prove ufficiali del sabato aveva segnato 1'21"1.

Dopo ha detto: «I prototipi non dovrebbero più gareggiare a Montlhéry, la pista è troppo cattiva e provoca vibrazioni molto dannose per la meccanica. Resta ancora la corsa di campionato europeo a Madrid ed era fuori questione che rovinassi la vettura. Ci sarà già abbastanza lavoro con l'A 440, il cui telaio deve essere controllato...». Darniche, che disponeva del secondo prototipo della scuderia, destinato a Marie Claude Beaumont a Madrid, ha coperto infatti un solo giro.

Dopo Ragnotti vediamo in classifica Rua, però a un giro dai leaders; a sua volta ha preceduto di un giro il quarto piazzato, Desmartin al volante di una vecchia Chevron B8. Tutto questo insieme illustra abbastanza bene la formazione eteroclitica dello schieramento!

Fra le gare di contorno della Coppa del Salone, disputata con tempo

molto freddino e di fronte a un pubblico piuttosto scarso, da notare soprattutto il duello fra Wolleck e Ballot-Léna nella GT, come pure quello tra Guerie e Fornage nella turismo speciale, mentre «Bardini» s'imponeva nettamente nella GT3.

Disgraziato con la sua Corvette Chevrolet, Greder si prendeva la rivincita nella turismo di serie in cui si è imposto, anche se è giusto dire che ha tratto vantaggio dalle noie avute da Marie Claude Beaumont che, al termine delle prove a cronometro, aveva preceduto tutti.

Una triste giornata, in fondo, che fornisce l'occasione per porre nuovamente il problema: il circuito di Montlhéry è ormai molto invecchiato, però è incomprensibile che nessun'altra pista venga a sostituirlo nei pressi di Parigi.

COPPE DEL SALONE - Gare di velocità in circuito per vetture T e GT - Montlhéry, 6 ottobre 1974.

LE CLASSIFICHE

Gruppi 5-7: 1. Larrousse (Alpine-Renault A 441) 20'41"5, media kmh 148,140; 2. Ragnotti (March-Ford) 20'48"3; 3. Rua (BBM-Simca) a 1 giro; 4. Desmartin (Chevron B 8) a 2 giri; 5. Painvin (Grac-Simca) a 2 giri; 6. Duvioux (Torralba-Renault) a 2 giri.

Gruppi 3-4: 1. Wolleck (Carrera 3 litri) 23'20"2, media kmh 131,350; 2. Ballot-Léna (Carrera 3 litri) 23'20"6; 3. Chateau (Carrera 3 litri) 23'29"1; 4. Striebig (Carrera 3 litri) 23'50"1; 5. «Bardini» (Carrera 3 litri) 24'12"7.

Gruppo 2: 1. Guerie (Ford Capri) 23'35"4, media kmh 119,784; 2. Fornage (Ford Capri) 25'35"8; 3. Benoit (BMW 2002) 26'50"1.

Gruppo 1: 1. Greder (Opel GSE) 26'39"8, media kmh 114,268; 2. Lagniez (Opel GSE) 26'50"1; 3. Antichan (BMW 3.0 CSI) 26'54"1; 4. Marie Claude Beaumont (Opel GSE) 27'08"6.



BRASILIA - Sul nuovo autodromo di Goiana, vicino alla capitale brasiliana, è arrivata la Formula Super-Vau, di cui ora in Brasile esistono quattro modelli, di cui uno, il Kaimann, costruito su licenza. La prima tappa del nuovo campionato, al quale la VW ha dedicato un monte premi di ben 9 milioni di lire (anche per mantenere la sua supremazia in attesa dell'arrivo in forze della Fiat), è stata vinta da Ingo Hoffmann (Kaimann-Magnum), che vediamo nella foto inaffiare di champagne il pubblico. 2) Mansur; 3) Lameiro

Siamo in inverno

FRANCIA - Criterium di Provenza - Rally. 1. Laloge-Caselli (Alpine).

Il grande favorito Nicolas non è partito, pertanto la gara era più aperta. Prima la pioggia, poi la neve, soprattutto sul colle della Cayole, hanno causato molti ritiri.

Compito agevolato

FRANCIA - Ronde Limousine - Rally. 1. Mas (Carrera).

Cielo grigio e molti ritiri, fra gli altri quello del favorito Gedeheem pure su Carrera. L'unico a contrastare la marcia del vincitore è stato Coulomies su Alpine.

C'era in quella «ricca»

SPAGNA - Rally di Valladolid - Rally. 1. Etchebers-Etchebers (Carrera).

Assente dalla precedente prova del campionato spagnolo, Etchebers ha vinto facilmente questa gara dal ricco montepremi. Le sue vittorie salgono così a otto.



500 MIGLIA STOCK NASCAR - Gara di velocità in circuito - Charlotte (USA), 6 ottobre 1974.

#### LA CLASSIFICA

1. David Pearson (Mercury) che gira alla media di 230,299 kmh; 2. Richard Petty (Dodge); 3. Donnie Allison (Chevrolet); 4. Darrell Waltrip (Chevrolet); 5. Bobby Allison (Matador).

La 500 MIGLIA di CHARLOTTE frantumata da un maxi-incidente (ferito male in fronte solo un pilota-cantante): PEARSON poi approfitta di due forature di PETTY (però sempre favorito al titolo)

# Infernale carambola fra stock-car

CHARLOTTE (N.C.) - La 500 Miglia di Charlotte nella Carolina del Nord potremmo definirla « un fuoco pirotecnico » a colpi di macchine. Una delle più prestigiose corse del campionato « stock » Nascar ha infatti fatto registrare una serie di cozzi, botte, fiamme, fumo e brivido che soltanto l'occhio può descrivere.

Erano passati pochi minuti che sulla magnifica pista i 50mila spettatori assistevano ad un vero e proprio « demolition derby ». Dieci macchine s'incastavano, si sbranavano, innalzando colonne di fumo impressionanti. Quando la bandiera rossa ha fermato la gara. Dei dieci piloti soltanto il cantante di canzoni « folk », Marty Robbins riportava un grosso taglio alla fronte per il quale i

medici dovevano applicare 32 punti di sutura.

Via di nuovo e scoppio del pneumatico di David Pearson che era partito dalla prima posizione, e bandiera gialla. Intanto l'asso americano perdeva un giro che comunque riguadagnava grazie ad un forcing spettacolare, mentre Richard Petty fuggiva scatenato, tallonato dal tenace Bobby Allison su Matador della Scuderia Penske.

La corsa, imperniata su 344 giri, pari a 500 miglia vedeva Petty ed Allison alternarsi al comando, sino a che un'altro testa-coda di Grant e Stott faceva abbassare nuovamente la media.

Anche Petty perdeva terreno per il cambio di due pneumatici, ma approfittando della bandiera gialla per il suddetto incidente,

riuguadagnava il comando per cederlo a Pearson che a 50 miglia dall'arrivo scattava poderosamente distaccando il gruppo di testa.

Una corsa elettrizzante, combattuta, con 165mila dollari in palio, che ha fatto guadagnare così molti punti in più a Petty che ora si trova in poltrona alquanto comoda rispetto al diretto avversario. Cale Yarborough il quale per vincere il campionato in corso dovrà tagliare il traguardo a Rockingham nella Carolina del Nord il 20 prossimo nella ultima 500 Miglia, mentre Petty non dovrebbe compiere nessun giro. Un handicap non indifferente per il rosso pilota del Sud il quale ha ammesso: « La fortuna mi ha abbandonato all'ultimo giro di boa ».

Adriano Manocchia

## Le monoposto rilanciano BAIRES

BUENOS AIRES - Formula 2 e formula 4 all'autodromo municipale per la gioia degli appassionati che da tempo non sentivano ruggire i motori nella capitale. Sono le corse come queste, quelle delle monoposto, che attirano il pubblico perché le ruote scoperte hanno una attrazione del tutto speciale. Peccato che la F. 2 dimostri di attraversare una certa crisi con poche vetture competitive e un certo vecchiume. Tuttavia, in questa gara, specie nella prima serie si è avuta la possibilità di assistere ad una corsa di una certa levatura tecnica, con accaniti duelli fra i protagonisti più quotati, ovvero fra De Amorrortu, Baratucci e Deguidi con affermazione finale del primo che, nella gara dominata dai « dodgisti » è riuscito

venendo superato anche da altri avversari.

Contrariamente a quanto successo nella F. 2 con un parco macchine piuttosto svalutata, la F. 4 presentava una vasta gamma di vetture di buona qualità e molti buoni piloti. Le tre serie previste hanno fatto registrare le vittorie parziali di Guerra, Baratucci e De Quesada per cui si doveva giungere ad una corsa finale che vedeva impegnati venti piloti, senza De Quesada tradito dal motore proprio mentre si portava sulla linea di partenza. Al via era Guerra il più pronto a scattare e si portava in testa al plotone tallonato da Baratucci. Questi tentava più volte di sorprendere il capofila, ma Guerra non si faceva mai cogliere distratto cosicché giungeva al termine meritatamente primo.

### L'uruguayano BIANCHI approfitta della jella DI PALMA

RAFAELA - Sul circuito di alta velocità di questa cittadina, teatro del primo scandalo automobilistico argentino, quando, durante una corsa disputatasi qualche tempo fa, il pubblico si è lanciato furioso contro i piloti ed i meccanici, la Formula 1 meccanica nazionale ha vissuto un'altra giornata interessante.

Due serie con alterna fortuna per i due piloti di maggior richiamo, Di Palma e l'uruguayano Bianchi, e vittoria finale di quest'ultimo che passato inopinatamente in prima posizione, nella seconda serie, per il ritiro del suo avversario, sapeva molto bene amministrare il vantaggio acquisito. La prima serie vinta da Di Palma veniva caratterizzata da una fuga iniziale di Bulla fermato poi due volte da una banale avaria alle candele mentre nella seconda, dopo la partenza a razzo di Di Palma, era Bianchi a passare per la rottura del cambio alla vettura del leader.

#### FORMULA 1 A RAFAELA

1. Bianchi (Tornado) in 1.21'57"3, media 234,217 kmh; 2. M. Garcia (Chevrolet) a 1 giro; 3. Di Tullio (Tornado) a 14 giri; 4. Ternengo (Tornado) a 15 giri; 5. Bulla (Tornado); 6. Victor Pla (Tornado). Giro più veloce: Di Palma alla media di 243,392 kmh.

### Dominano le FIAT sulle... ANDE

BUENOS AIRES - Ancora in campo, anzi in montagna, la già classica categoria TN (Turismo Nazionale) in una gara giunta alla sua terza edizione e cioè la « Sfida della Montagna » da non confondersi con il « Desafío de los Valientes » che quest'anno la FIAT per cause di forza maggiore, leggi inflazione, non farà disputare. Una sfida su 129 km di pura montagna, senza strade asfaltate, che avrebbe dovuto essere la manna per i « montanari » e che, invece, è stata appannaggio di un pilota che si trova molto più a suo agio in circuito. E' stata inoltre l'occasione per un ennesimo successo della FIAT che non ha lasciato margini di speranza alle rivali, aggiudicandosi i primi quattro posti nelle due categorie in gara.

Naturalmente Di Nezio e Recalde erano i favoriti, ma la sorpresa è venuta da Cocho Lopez che sul traguardo finale si affermava con 16 secondi di vantaggio. Nel percorso d'andata, avversato da pioggia e da una insidiosa nebbia, Di Nezio aveva fatto miracoli sulla strada bagnata, aggiudicandosi la manche con 12" di vantaggio. Nel ritorno la sicurezza di aver già vinto, la sparizione della nebbia e della pioggia, la strada assai migliorata, hanno giocato un brutto scherzo al leader che si è trovato ad essere sopravanzato da molti concorrenti, fino a ritirarsi per avaria meccanica.

#### SFIDA DELLA MONTAGNA LE CLASSIFICHE

Categoria B: 1. Rizzuto (Fiat 128 lava) in 1.40'27" alla media di 75,300; 2. Cano (Fiat lava) 1.42'36"; 3. Macri (Fiat lava) 1.42'43"; 4. Chiaravalle (Fiat) 5. Mustafa (Renault 12 TL); 6. Filippin; 7. Della casa; 8. Biagioli (tutti con Fiat 128 lava); 9. Geli (Renault 12 TL); 10. Caram (Fiat 128 lava). Categoria C: 1. Osvaldo Lopez (Fiat 125 Coupé) in 1.39'48" alla media di 78,850; 2. Recalde (Fiat 125) 1.39'56"; 3. Carlomagno (Fiat 125) 1.41'29"; 4. Ferdinando (Fiat 125) 1.42'21"; 5. Mayorga (Peugeot 504 X) 1.42'54"; 6. Grossi (Fiat 125 Coupé); 7. Vallasciani (Peugeot 504 X); 8. Lange (Fiat 125).

Il campionato argentino dopo la corsa: Classe B: Macri 12 punti; Cano 119; Daray 86; Marquez 75; Rizzuto 77; Aldo Caldarella 54; Gammerman 52; Garavaglia 30; Della casa 29; Larroca e Serafini 24. Classe C: Recalde 130; Di Nezio 107; Mayorga 80; Carlomagno 64; Garro 50; Osvaldo Lopez 48; Ferdinando 47; Barcelo 39; Zunino e Uravich 36.

### Secondo TYRRELL (di nome Mike) in F. 3 a Thruxton

THRUXTON - Nella gara di F. 3 del 22 settembre ha vinto Rouff su GRD alla media di kmh 169,7, staccato di meno di 1" da Mike Tyrrell, su March, e da von Preussen pure su March.

Il pilota che aveva conquistato la posizione al palo, Sullivan, ha condotto agli inizi, ma ha poi dovuto abbandonare per guasto all'impianto elettrico. E' passato così in prima posizione Tyrrell, che però si è quasi subito fatto superare da Rouff. Chateaubriand aveva ritorni di fiamma, con la sua Toyota, e questo ha provocato una certa confusione quando Ribeiro è stato costretto a frenare bruscamente per evitare il brasiliano, tanto che le posizioni degli altri concorrenti ne hanno subito un poco le conseguenze. Ribeiro si è però ripreso, per piazzarsi poi quarto, ma Chateaubriand ha dovuto abbandonare.

L'argentino Pedro de Lamare ha ottenuto la sua prima vittoria in Europa con una March due litri nella gara di contorno, la Tricentol 100 Km, nella quale agli inizi ha condotto Raymond, ma poi il motore della sua Lola T294 lo ha tradito. Prima aveva però segnato il giro più veloce. Secondo Andrews su Martin BM10.

### TONY BRISE in F. ATLANTIC CRAWFORD « fuori 2 »

LONDRA - La British Airways 1000 ha avuto una sola gara di contorno, cioè il penultimo round del campionato Player di Formula Atlantic. Ha vinto in modo convincente Tony Brise con la Modus, conquistando dal principio alla fine. Morgan ha perso la seconda posizione già al primo giro, per testa-coda, ma alla ventesima tornata è riuscito a rioccupare il posto. Il leader del campionato, Crawford, è partito dal fondo dello schieramento con la vettura del suo compagno di squadra, dato che aveva messo fuori uso la propria per un incidente in prova. Stava lottando con Jones e con Nicholson per la terza posizione quando è stato spinto fuori pista. E' tornato in gara ed ha continuato lentamente, piazzandosi settimo con la vettura danneggiata, mentre Nicholson aveva la meglio su Jones il quale aveva rallentato avendo, a sua volta, danneggiato leggermente la vettura in un incidente.

to a trarre profitto da un testa-coda di Baratucci che danneggiava anche Deguidi, per filarsela indisturbato al traguardo.

Tuttavia, nella seconda serie Deguidi si rifaceva. De Amorrortu non era molto tranquillo con i suoi 2 secondi di vantaggio vista la supremazia dei motori Dodge e pur partendo in testa veniva ben presto bracciato dal suo avversario che ad un certo momento losorpassava per distaccarlo poi quando De Amorrortu andava in testa-coda nel toboga,