

LEGGETE SUBITO

TUTTO SALONE



DA PAGINA 39

Un azzurro F. 2 accusa

A PAGINA 7

Ho guidato il TURBO



A PAGINA 60

21 DOMENICA SPRINT

37 KARTING

62 TUTTE SPRINT

64 POSTA ESPRESSO

66 COMPRA VENDITA

«... L'auto intesa come ausilio all'uomo, non come elemento determinante di vita con tutte le sue più deteriori conseguenze FINO al LIVELLO DEMENZIALE DELLE COMPETIZIONI che dovrebbero prepararci tecnologicamente... ecc. ecc.». Questa edificante prosa figurava in un volantino a ciclostile stampo diffuso al Salone di Torino da una patetica azienda di minicostruzioni automobilistiche (si fa per dire) di Bologna, in occasione della presentazione di un dune buggy, tentativo di rilanciare una produzione ormai perduta nel gusto e nella moda dei giovani. E se non lo fosse già, un colpo decisivo lo avrebbe proprio da queste convinzioni dei proprietari succeduti al

fondatore dell'azienda. O i dunebuggy si pensa che li comprino azzimati signori esponenti di quella retorica antiauto (anzitutto nella dimensione sportiva) che da sempre si sono distinti come cornacchie moraleggianti, in una battaglia perduta in partenza? E ciò grazie proprio al generoso entusiasmo dei giovani verso quello spettacolo di rumore e velocità — per dirla all'inglese — che è simbolo di una evasione in chiave di coraggiosa convinzione in una passione. Gli artefici di sì delirante prosa appaiono tra l'altro dei masochisti, in quanto a intuizione commerciale...



Le capriole degli anti-auto

• I due piloti ferraristi, che da lunedì sono per tre giorni in prova a Vallelunga, sono entusiasti della nuova monoposto T. Hanno detto che non credevano proprio di trovarsi subito in condizione di girare un secondo sotto il record di Fiorano. Per le prime tre gare '75 il programma è però di adoperare sempre la B.3 ulteriormente modificata (sempre che le prestazioni avversarie non inducano ad affrettare i tempi di utilizzo della T).

• A proposito: quando la T sarà impiegata dalla squadra ufficiale, le (3) B. 3 attualmente disponibili non potrebbero essere rese disponibili per qualche Scuderia «ufficiosa» in modo da dare una chance a qualche pilota italiano? Una volta la Ferrari non si faceva pregare per iniziative del genere.

• Pare che tra le accuse fatte a Caliri, l'ingegnere ferrarista richiamato a Fiorano, ci sia quella di «non seguire» da vicino i meccanici nelle loro ore di lavoro. Altri dicono l'opposto: di eccessiva fraternizzazione con gli uomini in giallonero. Ma forse dietro il provvedimento c'è... Peter Schetty. Da quando l'ex d.s. si fece rivedere al Nurburgring (da spettatore) pare che sia cambiato l'atteggiamento di Caliri nei confronti di altri personaggi dello staff.

• Il destino del mondiale Marche è stato segnato purtroppo dal caro-macchine, non compensato dalla validità spettacolare di queste gare. Ferrari, nella sua recente conferenza stampa, ha indicato nel 40/50% in più il costo del programma prototipi-sport. Bisogna considerare che, per puntare seriamente al titolo, occorrono almeno 4 macchine (da ruotare) e una squadra di 6 piloti, più uno staff per ogni vettura di 1 capo-mecanico, 1 assistente e 3 specialisti per tutti. Al cocktail aggiungere inoltre un ingegnere, un segretario logistico e il direttore sportivo. Sottrarre infine il non riconoscimento di premi di partenza (ma questo non è vero: parlino gli organizzatori) e il minore interesse pubblicitario. Il discorso è abbastanza reale, ma forse quel che pesa di più è che nessuna squadra ufficiale accetta di fare da materasso e desidera vincere o niente, specialmente nel M.M. In F. 1 esiste di più l'alibi del pilota...



• Scorrendo le pagine del settimanale bollettino per i soci ACI, si fanno istruttive scoperte (si fa per dire) come: LE DUE ANIME DI CARPI.

— Il presidente dell'ACI in una inchiesta della crisi auto, appunto apparsa su «L'Automobile» alla vigilia del Salone di Torino, afferma: «... La crisi dell'automobile è determinata (anche) da fenomeni tipici di questa nostra Italia, primo fra tutti quello della dissennata e demagogica politica antiautomobilistica (ma non l'aveva clamorosamente avallata e sostenuta proprio lui, lo scorso inverno nero della austerità-beffa? n.d.r.)...»

... l'automobile privata non può ancora essere sostituita dal trasporto pubblico... (ma tranquillizza subito i suoi compagni "sociali" di partito con) ... potrei aggiungere "purtroppo", ma purtroppo la situazione è proprio questa...
Evviva il Presidente degli automobilisti italiani!...

GLI EQUILIBRI(SMI) di BENVENUTO - Il Robespierre dei metalmeccanici italiani non è secondo a tanto collega, sempre in tema di «crisi auto».

... le fabbriche hanno trascurato l'impegno a divenire progressivamente più che fabbriche di auto, costruttrici di mobilità...

Però si cautela con ... I sindacati non sono così velleitari da sostenere la teoria del «tutti in autobus» (da quando? E quello che la troika sindacale affermò con enfasi anche in tivvù, in una nota inchiesta, se lo sono già scordato?) ... l'automobile privata deve avere un suo futuro... (sic!).

• Gli amanti di... statistiche (o dovremmo dire di «coincidenze») hanno notato che il rendimento delle vetture Ferrari nel mondiale F. 1 è decisamente scaduta da quando venne messa in realizzazione la 312 T.

• Una annotazione ritardata ma sempre divertente. All'ultimo rendez vous stampa ferrarista è stato notato che, in quanto a bevande, c'è stata una decisa escalation di raffinatezza: dal Lambrusco (Lini: si chiamava proprio così) di qualche anno fa, si è passati al Moët-Chandon rosé (forse grazie al super avvocato ff. d.s.).

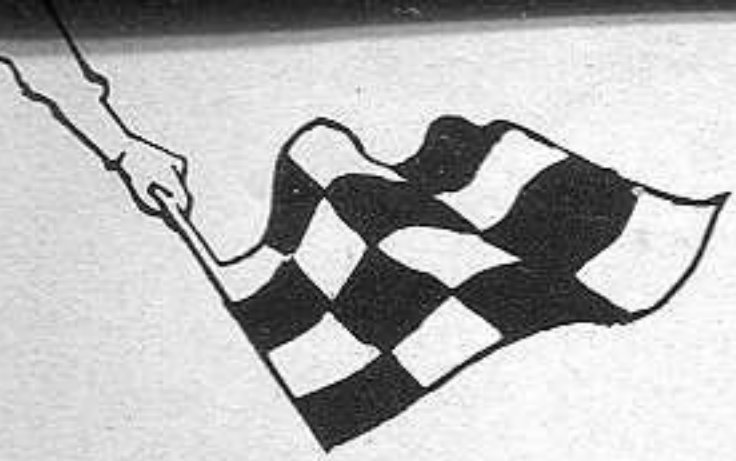
Marcellino

BANDAMA chiama

C'è qualche rallista che è interessato alla trasferta dicembrina in BANDAMA? Arnaldo Cavallari sta coordinando una spedizione, forte della sua esperienza '73. Perciò chi ha l'intenzione citata può rivolgersi direttamente a lui, ad Adria (Rovigo).

• Pininfarina sta preparando una Dino «due posti secchi», anche essa nel quadro del rilancio della produzione ferrarista.

• Ma quanto era effettivamente il divario di cavalli tra Ferrari e Cosworth nel mondiale F. 1 appena concluso? Fittipaldi parla di 30 cavalli in più a favore del boxer modenese. Ferrari si trincerava dietro la battuta: i cavalli sono come le donne. Sono imprevedibili. Ci sono e non ci sono, anche a seconda delle condizioni climatiche. E poi quanti cavalli si perdono nella trasmissione? Senza attriti il boxer 312 pare possa attingere addirittura a 600 cavalli.



DOVE

corriamo domenica

Vi ricordiamo il

Servizio Difesa Automobilista

a disposizione di tutti i lettori di Autosprint per consulenza, chiarimenti in materia - Telefonateci al numero 051/46 56 24 o scriveteci.

NOVEMBRE

Le corse in calendario dal 16 al 24 novembre 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	
Tutti i sabati e domeniche	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga		● Scuola di pilotaggio	Velocità in circuito		
15-16	Rally Polski-FIAT	Polonia	Varsavia	●●●	Rally		
15-20	Rally RAC	G. Bretagna		●●● Camp. mondiale Marche Rally	Rally <i>Makinen (Escort)</i>	Makinen-Liddon (Escort RS 1600)	
16-17	Corsa a Warwick Farm	Australia	Circuito di Warwick Farm	●●● T2	Velocità in circuito		
16-17	Supernationals Ontario	Stati Uniti	Circuito di Ontario	●●● Dragsters	Accelerazione		
16-17	2. Trofeo delle Acque	Scuderia Borzacchini	Prove speciali Part. Terni Arr. Terni	ore 18 (16) ore 8 (17) ore 12	Regolarità	Mario Santorum (Lancia 1300)	
16-17	Gran Premio di Macasa	Portogallo		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F3, G9	Velocità in circuito		
17	G.P. Australia	Australia	Circuito di Oran Park	●●●	<i>Sweet (Lola)</i> Velocità in circuito	McRae (McRae) 57'54"8	
17	10. Coppa Città di Iglesias	AC Cagliari	Part. Km. 42,900 della statale 126 Arr. Km 49,700 della statale 126	ore 10 ore 13	●	Velocità in salita	Domenico Scola (March-BMW) 4'01"3, media 99,362
17	IV Trofeo « Motore Fuso »	Sc. Modena Corse	Kartodromo S. Croce di Carpi	ore 8,30	●	Gymcana sprint	
22-23	Star Rally	Olanda		●●●	Rally		
23-24	Victory 200 Km del Fuji	Giappone		●●● GT4, S, C2	Velocità in circuito		
23-24	Rally di Catalogna	Spagna		●●●	Rally		
24	Gran National 500	Stati Uniti	Circuito di Ontario	●●●	Velocità in circuito		
24	3 Ore di Lorenzo Marques	Portogallo		●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in circuito		
24	Criterium delle Cevennes	Francia		●●●	Rally		

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

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

17 novembre: TEXAS 500 BRYAN-COLLEGE - annullata ● 17 novembre: CRITERIUM D'AUTUNNO - annullato ● 18 novembre: CORSA A GOLANIA - annullata ● 18 novembre: CORSA A RUAPUNA PARK - annullata ● 23-24 novembre: TV GIRO VALLI IMPERIESI - annullato ● 24 novembre: CORSA A INTERLAGOS - annullata.



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.

è orgoglioso che l'ANCAI si sia convinta ad affrontare seriamente a GENOVA il problema dell'impiego di PILOTI ITALIANI nelle maggiori SQUADRE nazionali: è ora di smetterla con il boicottaggio dei nostri più validi esponenti e dei più promettenti giovani

Blocco agli stranieri!

Da... PARIGI a GENOVA

Le 20 (interessanti) PROPOSTE ANCAI

La CSAI non può sottrarsi

Dicono che quando l'avvocato Carpi de' Resmini, Presidente dell'Automobile Club d'Italia, ebbe letto il n. 43 di AUTO-SPRINT, con le notizie che rompevano la congiura del silenzio sulla debacle elettorale del Presidentissimo italiano lanciato alla conquista di Parigi (leggi F.I.A.), sia andato su tutte le furie. Al Filippo il Bello dei nostri (poveri) giorni non era riuscita la confisca dei voti di troppi delegati stranieri per arrivare a far trasferire il papato del (mini)potere automobilistico (alla rovescia di quel che ottenne il certo suo più illustre predecessore) dalla Parigi-Avignone a Roma.

Invece di prendersela tanto con chi ha avuto solo il torto di fare il proprio mestiere giornalistico (che vuol dire non diffondere solo le informazioni che piacciono; ma l'avv. Carpi si consoli, non è il solo a mancare di humour anche nel nostro giro) forse il Presidente dell'ACI avrebbe dovuto affrontare con i suoi collaboratori (che l'hanno condotto alla disfatta) l'analisi dei perché della bocciatura internazionale. E avrebbe magari scoperto che certi valori, oggi troppo dimenticati in Italia all'insegna dei bizantinismi, dei machiavellismi, delle furberie da avvocaticchi, all'estero sanno ancora apprezzarli e metterli in pratica.

Ci ha fatto sapere Fangio, uno dei testimoni diretti della sessione parigina FIA-CSI, il vero perché del «no» a Carpi Presidente della F.I.A.: tutto è nato dal caso Lurani.

Il nobiluomo milanese, certo da prima che Carpi scoprisse l'esistenza dell'automobile, e dell'Auto Club, era protagonista attivo di questa passione non solo sportiva.

m. s.

MILANO - Nel corso della sua ultima riunione tenutasi a Milano, il **CONSIGLIO DIRETTIVO DELL'ANCAI** (Associazione Nazionale Corridori Automobilisti Italiani) ha approvato alla unanimità la **linea d'azione da seguire alle riunioni consultive CSAI di Genova del 12 e 13 novembre** per la regolamentazione dell'attività sportiva 1975, e che così si sintetizzano:

● In primo luogo l'ANCAI lamenta la **scarsità del tempo** (una sola mattinata) riservata dalla CSAI all'esame della regolamentazione dei settori relativi alla **tecnica**, ai **circuiti**, alla **sicurezza** e alla **velocità** quasi che si voglia dare per scontato il principio di ripetere pedissequamente nel 1975 le linee programmatiche dell'annata in corso.

● L'ANCAI intende invece correggere, e talvolta in misura sostanziale, gli indirizzi ed i contenuti dell'attività automobilistica e pertanto si farà portavoce delle seguenti **richieste avanzate dai piloti**:

① **Istituzione**, a partire dal 1975, del **Campionato italiano Formula 2**;

② **istituzione del Trofeo CSAI per la Formula Monza**;

③ **semplificazione della normativa per l'attribuzione del titolo di campione d'Italia assoluto mediante esclusione dei coefficienti e utilizzo dei punti acquisiti in tutte le gare internazionali di Formula 1 e di Formula 2** (siano esse di campionato oppure no) oltre che nel campionato mondiale Marche e nel campionato europeo 2 litri. Per ogni prova deve valere il punteggio 9-6-4-3-2-1;

④ **istituzione transitoria di una categoria di vetture di serie chiamata «Annesso J 1976»**, che si richiami ai connotati del **Turismo Gruppo 2** che entrerà internazionalmente in vigore dal 1.º gennaio 1976. Ciò per consentire con un anno di anticipo a Case, preparatori e piloti di partecipare a gare in funzione di preludio al campionato mondiale Marche 1976 al quale, come è noto, saranno ammesse anche le vetture del nuovo gruppo 2;

⑤ **deliberazione entro breve termine della scadenza di validità delle diverse formule nazionali**;

⑥ **assegnazione di 15 gare per ogni campionato di velocità con un minimo di otto prove valedoli per la classifica**;

⑦ **adeguamento del monte-premi delle gare di velocità e rallies** (tuttora fermi alle tabelle 1970) mediante stanziamenti della CSAI a favore degli enti organizzatori;

⑧ **qualificazione del ruolo del «delegato ANCAI» in tutte le gare italiane**;

⑨ **attuazione del principio secondo cui le diverse sottocommissioni CSAI debbono operare esclusivamente nell'ambito delle rispettive competenze**;

⑩ **affermazione del principio, in armonia con le funzioni e le prerogative della sottocommissione si-**

curezza circuiti, che gli spazi di fuga e le reti di freno siano da considerare soluzioni prioritarie, a giudizio dei piloti, rispetto al subalterno impiego dei guard-rails;

⑪ **adozione di spoiler e alettoni nella Formula Italia** allo scopo di meglio soddisfare il carattere addestrativo di questa formula;

⑫ **prescrizione obbligatoria di tute ignifughe omologate dalla CSAI**, fatta eccezione per i gruppi 1 e 3 dove l'impiego di tali tute dovrebbe essere facoltativo;

⑬ **prescrizione obbligatoria di caschi omologati da istituti di fiducia della CSAI**;

⑭ **equipaggiamento obbligatorio di poggiatesta in tutte le vetture**;

⑮ **limitazione alle sole gare nazionali del divieto di pneumatici slick nelle gare in salita in attesa che la norma venga internazionalizzata**;

⑯ **divieto dell'uso di pneumatici slick nelle gare rallies**;

⑰ **intensificazione delle verifiche post-gara, anche mediante estrazione a sorte**;

⑱ **necessità che gli ufficiali di gara (dai direttori di corsa ai commissari sportivi) aggiornino e perfezionino le loro competenze ad evitare l'accumularsi di erronee decisioni, sovente in contrasto con lo stesso codice sportivo, a tutto danno dei piloti che nella generalità dei casi sono i soli a doverne pagare le conseguenze.**

Non a caso si fa rilevare che nel corso del recente Giro d'Italia sono state adottate decisioni (esempio: frequente riduzione, non motivata o non giustificata, della durata delle prove di velocità in circuito) o avallate irregolarità che mal si conciliano con l'accertata importanza tecnica, sportiva e propagandistica di una manifestazione che, nel suo insieme, fa onore allo spirito di iniziativa di chi l'ha promossa, la sostiene e la realizza a beneficio dell'immagine e della utilità dell'automobile.

In questo senso l'ANCAI chiederà che venga indetta una qualificata riunione di esperti, prima ancora che inizi la stagione sportiva 1975, al fine di discutere (alla presenza di una delegazione di piloti designata dall'ANCAI) l'intero regolamento del Giro d'Italia nella prospettiva di migliorarlo e di meglio sensibilizzarlo nei riguardi della massa degli sportivi e degli utenti dell'automobile.

Infine l'ANCAI, raccogliendo e facendo propria la recente raccomandazione che il CONI ha rivolto a tutte le federazioni sportive in tema di atleti stranieri, **avvanzerà alla CSAI la proposta di adottare idonei accorgimenti per limitare l'impiego di piloti di altre nazioni in squadre ufficiali italiane in modo da favorire la meritevole qualificazione internazionale dei piloti espressi dalla tradizionale scuola italiana.**

CONTINUAZIONE DA PAGINA 5

Perciò, con il suo goliardismo se volete, ma col suo certo ingenuo e sincero entusiasmo, ha un monte di amici nell'ambiente internazionale. Non a caso tante grane internazionali dell'AC Milano sono state risolte anche grazie alle conoscenze del suo vicepresidente. E certi successi recenti della stessa CSAI in sede internazionale sono dovute all'ex pilota recordman col Nibbio, grazie alle proprie amicizie internazionali. Ma Lurani pare abbia avuto il torto di «dir male del re» con qualche amico. E a chi faceva comodo non è parso vero andarlo a riferire. Così l'ukase: via Lurani da delegato internazionale italiano alla CSI!

Magari non ci sarebbe stato nulla di male in un provvedimento suggerito da necessità di rappresentatività fiduciaria, ma è stato il modo come la sostituzione è stata poi attuata a far saltar la mosca al naso alla maggioranza dei delegati stranieri. Lurani è stato lasciato partire per Parigi senza avvisarlo del deciso avvicendamento. Né Carpi, né tantomeno Rogano il Coraggioso, hanno avuto il buongusto di informarlo direttamente della decisione già presa. Peggio! Con una ulteriore conferma dei sistemi messi in pratica all'ACI in questi ultimi anni, è stata mandata semplicemente una lettera nella quale veniva data comunicazione all'amico Giovannino della giubilazione. Tutto a posto, direte voi. Solo che c'è un particolare: che la lettera ufficiale di «liquidazione» è stata inviata a un indirizzo fantomatico del conte Lurani, un recapito che da anni egli non aveva più e dove mai, fino a quel momento, gli era stata inviata una comunicazione della CSAI o ACI che fosse. Servono commenti?

Così a Parigi il «caso» scoppiò quando, al tavolo CSI, improvvisamente un imbarazzatissimo Ceard (il sostituto voluto da Carpi) fu costretto a dare all'amico la notizia della sua sostituzione. Immaginate i delegati stranieri! Questi, per conservare Lurani nella CSI, lo proposero allora come membro d'onore, ma l'unico voto contrario fu quello della delegazione italiana, che equivale a un veto! (Per la cronaca poi Lurani è rimasto lo stesso in Commissione grazie alla sua Presidenza delle Vetture Veteran, che il gruppo italiano non poteva mettere in discussione).

Questo episodio fu la goccia che fece traboccare il vaso dei già perplessi giudizi sulla personalità di Carpi. Si chiesero i delegati di 27 e poi 29 Paesi: possiamo sceglierci un Presidente che lascia avvenire episodi del genere nel suo gruppo? Di qui il voto di (stretta) maggioranza all'improvvisato candidato svedese che ha significato il rinvio di un anno mancando l'indicazione assoluta.

Non pago evidentemente di quanto possano costargli le gaffe in campo sportivo, l'avv. Carpi lascia che in sede nazionale le cose continuino ad andare in questo modo deprecabile. Ed è con questa mentalità appunto che si indice un Convegno di Genova. Esso contraddice intanto alle famose logorroiche e presuntuose affermazioni della Costituente di Mantova. Si vorrebbe che a Genova la «base» sportiva si inchinasse senza storie ai dettati del centro romano, alle scelte non solo di programmi ma anche di uomini. Con una CSAI defunta non solo per il meccanismo inceppato della fantademocratizzazione, ma soprattutto nella realtà di uomini e fatti, si pretende bloccare discussioni e opposizioni riducendo a due giornate-lampo la discussione dei problemi che, mai come in quest'anno contraddittorio,

sono così impellenti e preoccupanti. La nomina in pectore di DENITTO a segretario sostituto di Saliti è un'altra prova di sistemi antidemocratici.

Ben ha fatto dunque l'ANCAI, come leggete accanto, a mettere sul tappeto dei fatti concreti almeno i temi che interessano i piloti e gli appassionati in genere, anche se la stessa Associazione dei Corridori evita di affrontare il tema-chiave della democratizzazione. All'estero, in Belgio, in Inghilterra dopo che in Francia, l'hanno attuata in poche settimane; da noi invece si ricalca il bizantinismo parlamentare che tanto ci delizia già a ogni livello, a cominciare da quello governativo!

Ecco perché a Genova, anche se mamma CSAI e papà Rogano (o Carpi se preferite) non vogliono, **bisogna dire chiaro e forte che è ora di smetterla con quei sistemi che pur a Parigi dovrebbero aver ricevuto uno schiaffo sonoro e la lezione che meritano!** Bisogna che

Dove e come il convegno CSAI

**Teatro AMGA, palazzo AMGA
via Serra 3, Genova**

● **martedì 12 novembre**

ore 9, esame regolamentazione settore Rallies e Regolarità

ore 15, Calendario Rallies e Regolarità

● **mercoledì 13 novembre**

ore 9, esame settore tecnica, circuiti e sicurezza

ore 11, esame settore velocità

ore 15, calendario velocità

nel Teatro AGMA di via Serra 2 a tutti i tentativi di soporizzazione dello staff-giacche-blu si risponda con richieste e fatti concreti. Tempi precisi di democratizzazione a parte, i venti punti dell'ANCAI (la FISA appare un superato doppione corporativo) possono servire da base per una discussione seria.

Come AUTOSPRINT, che da anni si batte su questa trincea, siamo in particolare orgogliosi che finalmente sia portato con decisione avanti il problema dei PILOTI ITALIANI e il loro boicottaggio nelle maggiori squadre nazionali, con le più svariate scuse. Ancora nel limbo dei suoi programmi sportivi l'Alfa, naufragata la Squadra-Mutua F. 2 CSAI, ora persino la Fiat rally fa paventare ostracismi a piloti nazionali secondo la scuola Ferrari. Se non ci fosse la Lancia, grazie forse al tabù Munari, saremmo davvero in un vicolo cieco! In questi anni la CSAI non ha avuto mai il coraggio di affrontare con serietà il problema, ma ora è tempo che i Grandi Navigatori di via Marsala abbiano finalmente il coraggio di rispettare la poltrona cui sono chiamati, non per difendere interessi di gruppo ma prima di tutto quelli di coloro senza i quali (leggi piloti) lo sport automobilistico non esisterebbe! Una macchina si può costruirle anche con quattro longheroni e quattro ruote, una pista si può tracciarla in un campo, ma se non c'è chi si cimenta state tranquilli che uno sport non esiste, tanto meno quello automobilistico!

Non si vuole arrivare ad imposizioni, non si desidera prevaricare libere scelte di merito, ma si pretende un po' di rispetto umano e sportivo per esponenti del nostro sport del volante, che non sono piloti-di-serie-B solo perché hanno un passaporto verde! Non si vuole chi-

dere le frontiere ai campioni stranieri, che danno decoro alle nostre squadre, ma certo esiste anche un giusto mezzo nei comportamenti. Bisogna smetterla con le querimonie più smaccate sul perché dell'utilizzazione di stranieri (e non si scelgono poi certo sempre i migliori di loro). Oggi anche grandi aziende nazionali, non solo automobilistiche, sono coinvolte nel carrozzone delle corse d'auto. La Fiat però non può certo cavarsela con la (ormai non più finanziata) F. ITALIA per scaricarsi la coscienza del proprio contributo alla valorizzazione dei piloti italiani. Un'AGIP crede di bilanciarsi col suo Trofeo Cadetti F. Monza, quello che fa per esempio una Elf in Francia o una Shell-BP in Inghilterra per i loro piloti nazionali, vuoi nelle formule minori che in F. 1? La Ferrari agisce come la Matra o l'Alpine? Troppo comodo è stato aver avuto piloti italiani solo quando si chiamavano Nuvolari, Ascari, Villorosi, Castellotti, Musso, ecc.

L'ANCAI si richiama al CONI che ha fatto recentissime raccomandazioni (anche per ragioni valutarie) sull'impiego di atleti stranieri nelle formazioni nazionali, dal calcio al basket. Non c'è bisogno di blocchi totali come nel calcio, ma il rispetto di una proporzione onesta di queste utilizzazioni non sarebbe altro che un dovere di onestà sportiva nazionale.

Il CONI dà all'ACI 75 milioni annui che vengono da una tangente fiscale: se l'ACI non se la sente di parlar chiaro, che sia almeno l'avv. Onesti — così sollecito nelle politicizzazioni sportive di casi razziali — a richiamare al rispetto dei programmi statuari del CONI, altrimenti quei soldi non li faccia arrivare più nelle casse CSAI.

Qualche anno fa ci fu un Presidente dell'ACI, il Bertett tanto discusso, che ebbe il coraggio di dire a Ferrari: «Se lei non prende un pilota italiano (e fu de Adamich n.d.r.) il Premio annuale al Costruttore che le spetta, in base al regolamento di Monza, io non posso darglielo». E Ferrari prese de Adamich (e non — come piacque far scrivere — per questo o quel giornalista suggeritore: per la cronaca a trait d'union venne comodo il sottoscritto). Questo è giusto che si ricordi agli attuali reggitori del nostro automobilismo e del nostro sport, che da due anni stanno invece ancora assegnando clandestinamente (come regolamento) il premio di merito di 20 milioni al costruttore italiano che certo lo merita, non fosse altro per il suo mai rinnegato impegno verso questo sport, un impegno che però, almeno in questo crepuscolo (come lui stesso ama dire) della sua lucente carriera, meriterebbe un gesto generoso, per un riscatto di valori nazionali non solo in prima persona.

m. s.

Un dubbio per il titolo assoluto

● Tra le proposte ANCAI ce n'è una che non ci trova assolutamente d'accordo: è quella sulla modifica del regolamento del campionato assoluto abolendo i coefficienti secondo l'importanza delle gare valide. Se fosse approvata la «correzione» si tornerebbe alle storture del passato, cioè al verificarsi di assegnazione del titolo non al pilota indiscutibilmente migliore degli italiani, ma di colui che, con i punteggi in gare minori, avrebbe totalizzato generici punteggi di merito. Già quest'anno ci perdonino FACETTI e DE ADAMICH, il titolo «bifronte» che si annuncia risulta una ingiusta «punizione» sia ai meriti di Merzario (con i tre punti in «ballo» per Zeltweg) che per Brambilla il quale solo per coincidenze della sorte non è riuscito... a fare numeri tricolori.



Come cambia per il 1975 la F. ITALIA

ROMA - Come sarà il regolamento sportivo e tecnico della F. Italia svincolata dalle pastoie burocratiche della CSAI. Proprio allo scadere del periodo di lancio triennale la Sottocommissione Tecnica si è accorta che i rischi delle irregolarità in buona fede sono tali e tanti nella formula nazionale da richiedere una riunione speciale per eliminare parte dei problemi. E' stata tenuta a Milano la scorsa settimana ed i risultati verranno resi noti solo al convegno di Genova ma qualche cosa è trapelato ugualmente anche perché molte «dritte» sono state date alla CSAI dagli stessi preparatori.

In primo piano le saldature del telaio, notoriamente deboli in molti punti e soprattutto nella culla posteriore. Senza incorrere in irrigidimenti verrà concessa una maggiore libertà che si tradurrà in un risparmio per i piloti, finora spesso costretti a cambiare telaio per non rischiare incrinazioni. Nel motore verranno concesse le tanto sospirate guarnizioni maggiorate per la testa previste nell'utenza normale dalla stessa Fiat mentre una maggiore tolleranza

MAURIZIO FLAMMINI vuota il sacco e accusa le contraddizioni della politica-CSAI

Sedotti e abbandonati gli «azzurrini» F. 2

ROMA. Dicono che il cambiamento repentino di rotta sia stato dato dallo «storico» agganciamento dei due azzurri nel Gran Premio Roma, ma è sicuro che, in poco più di una settimana, la CSAI ha mutato diametralmente la sua già programmata politica per la squadra di F. 2. Ufficialmente erano stati stanziati vari premi di incentivazione per un totale di 15 milioni da distribuire ai privati mentre Flammini e Truffo avevano già ricevuto ampie assicurazioni circa l'attività '75. Addirittura erano stati chiesti dei preventivi alla March pur se 160 milioni per due macchine era parso assolutamente fuori della portata, ma in via Solferino erano sembrate piuttosto allettanti le proposte di Osella (80 milioni per due macchine) ed anche quelle della monegasca MP (Marelli Piccinini) che ha in cantiere la F. 2.

Tranquillamente i due piloti sono andati a Milano dove ufficialmente dovevano avere uno scambio generico di pareri con la SC Velocità e gli altri italiani interessati alla F. 2 circa la stagione futura: c'era stato anche un comunicato stampa che parlava proprio di generico scambio di opinioni. Sul posto, la beffa che ha anche un sapore di colpo di mano del conte Zanon in assenza di Saliti in trasferta americana perché il super-segretario era il più deciso a ripetere una stagione identica a quella conclusa. Sia come sia, i due piloti vengono «scaricati» di punto in bianco e con tanti ringraziamenti viene dato lo stop al programma di F. 2: sedotti ed abbandonati insomma.

Ora non vogliamo fare una analisi della nuova decisione che prevede la suddivisione generale tra tutti i piloti della F. 2 dei 70 (o 80) milioni stanziati per il '75, perché ancora non si conoscono bene i termini della novità ma è fuor di dubbio che la CSAI ancora una volta ha perso una occasione per dimostrare un po' di coerenza. Perché all'inizio di quest'anno ci si era affrettati a dichiarare che il programma avrebbe avuto un corso biennale frastornando i due piloti mentre non esisteva la sicurezza di poter proseguire? Forse perché allora la squadra CSAI faceva comodo all'escalation personale di certe «giacche blu» mentre ora è soltanto uno scomodo compagno di viaggio (elettorale)?

verrà adottata nel controllo del rapporto di compressione. Quest'ultimo problema è stato particolarmente sentito nella prima gara di quest'anno a Casale quando ad una verifica di tre motori arrivati freschi dall'Abarth si ebbero tre responsi diversi. Nel primo, il liquido per la misura del volume della camera di scoppio non arrivava al primo filetto della candela, nel secondo arrivava a metà e nel terzo caso usciva abbondantemente.

Verrà inoltre adottato un radiatore dell'olio standard mentre ancora qualche cosa verrà concesso per le sedi valvole. Con poche probabilità di essere accolte sono state esaminate altre richieste riguardanti gli attacchi delle barre stabilizzatrici ed una flangia con fori di 32 mm. da applicare tra il collettore di aspi-

razione e la testata con l'evidente scopo di frenare le fregole di lavorazione. Non è improbabile invece che verrà concessa la massima libertà per la forma del musetto (rispettando però alcune misure di massima) con la speranza di un rilancio psicologico per piloti e pubblico.

In questo momento però la preoccupazione del pilota riguarda il nuovo regolamento sportivo. Tutti d'accordo sulla libertà di gareggiare senza pastoie paternalistiche ma, si domandano gli interessati, chi pagherà i premi di partenza e di arrivo, se la CSAI (vedova FIAT) ci abbandona? La cosa ha più di un lato comico (se non tragico) perché la CSAI notoriamente deve ancora «cacciare» un soldo dei premi '74 ma insomma, bene o male, i piloti ci sperano

La riunione di Milano alla quale hanno partecipato tutti i piloti attualmente in F. 2 più Francia, Colombo, Leoni e Cerulli è stata un po' una beffa per MAURIZIO FLAMMINI che ha appreso davanti a tutti i colleghi che nel '75 non ci sarebbe stata la squadra. «E' stato un vero inganno — ha dichiarato l'ex-azzurro CSAI, a Milano autore di una polemica comunque non condivisa da tutti — perché tutti fino a pochi giorni prima avevano avuto ampie assicurazioni. Non capisco perché ora il conte Zanon e Maffezzoli non se ne ricordino ma addirittura il presidente Rogano a Monza durante il Gran Premio aveva chiesto un preventivo per l'anno prossimo assicurando me e Truffo che non ci sarebbero state novità. Per non parlare dei programmi di inizio anno fatti da Dragoni e dalla CSAI che parlavano di due stagioni e di quell'altra riunione abbastanza recente nella quale ancora una volta ci hanno tranquillizzato. Ora mi ritrovo veramente in mezzo ad una strada perché, proprio la CSAI con il suo presunto programma biennale, mi ha sempre impedito di prendere contatti con un eventuale sponsor. Attualmente i miei colleghi che prima si sentivano un po' esclusi sono in una situazione ben più rosea della mia perché senza impegni hanno potuto trovare uno sponsor e la cifra che darà loro la CSAI sarà soltanto un "di più" mentre io posso contare solo su quella. Mi hanno proposto di darmi una macchina in gestione. Ebbene, che cosa ne faccio se non ho nessuno che possa mantenermela? Mi dispiace ma sono deciso a difendere fino in fondo i miei diritti: loro avevano degli impegni e devono mantenerli. Per il '75 chiederò oltre alla macchina completa anche 30 milioni per la stagione ed in caso affermativo mi impegno a partire sempre nelle prime due file in ogni gara».

Di parere opposto CARLO GIORGIO che ha definito «decisamente da rivedere il programma CSAI del '74. Se non ha avuto successo mi sembra molto più giusto cercare di aiutare un po' tutti quanti per alleggerire le spese. Con la Jolly-Club abbiamo già concertato una richiesta precisa per me e Cerulli e se tutto va bene potremo correre abbastanza tranquilli».

d. b.

sempre. Se la CSAI concederà solo un contributo agli organizzatori come per tutte le altre monoposto e categorie, la F. Italia rischia di venire soffocata dai problemi finanziari che affliggono ormai molte gare e le 15 prove previste sulla carta per l'anno venturo resterebbero solo una chimera. Con una media di trenta iscritti per gara il monte premi si aggira quest'anno sul milione: nel '75 chi lo assicurerà, fosse anche con un assegno post-datato?

Ad una nostra precisa domanda la CSAI si è trincerata dietro fumose risposte rimandando tutto al convegno di Genova, che ormai sta diventando una fisarmonica visto che in un sol giorno (l'altro è dedicato ai rallies) deve risolvere una vera marea di problemi.

I temi dei rallisti

Chilometri gironi e calendario

Non ci sarà una «scaletta» pre-costituita per trattare gli argomenti rallistici al convegno genovese della CSAI. E' stato il presidente della sottocommissione avv. Aleffi (ormai al termine del suo mandato biennale) a non volerla. Questione di coerenza con quello stile veramente aperto (a fatti, soprattutto) alle richieste dei piloti che ha caratterizzato la sua gestione, portandolo ad essere un po' la mosca bianca di tutta la commissione sportiva di casa nostra.

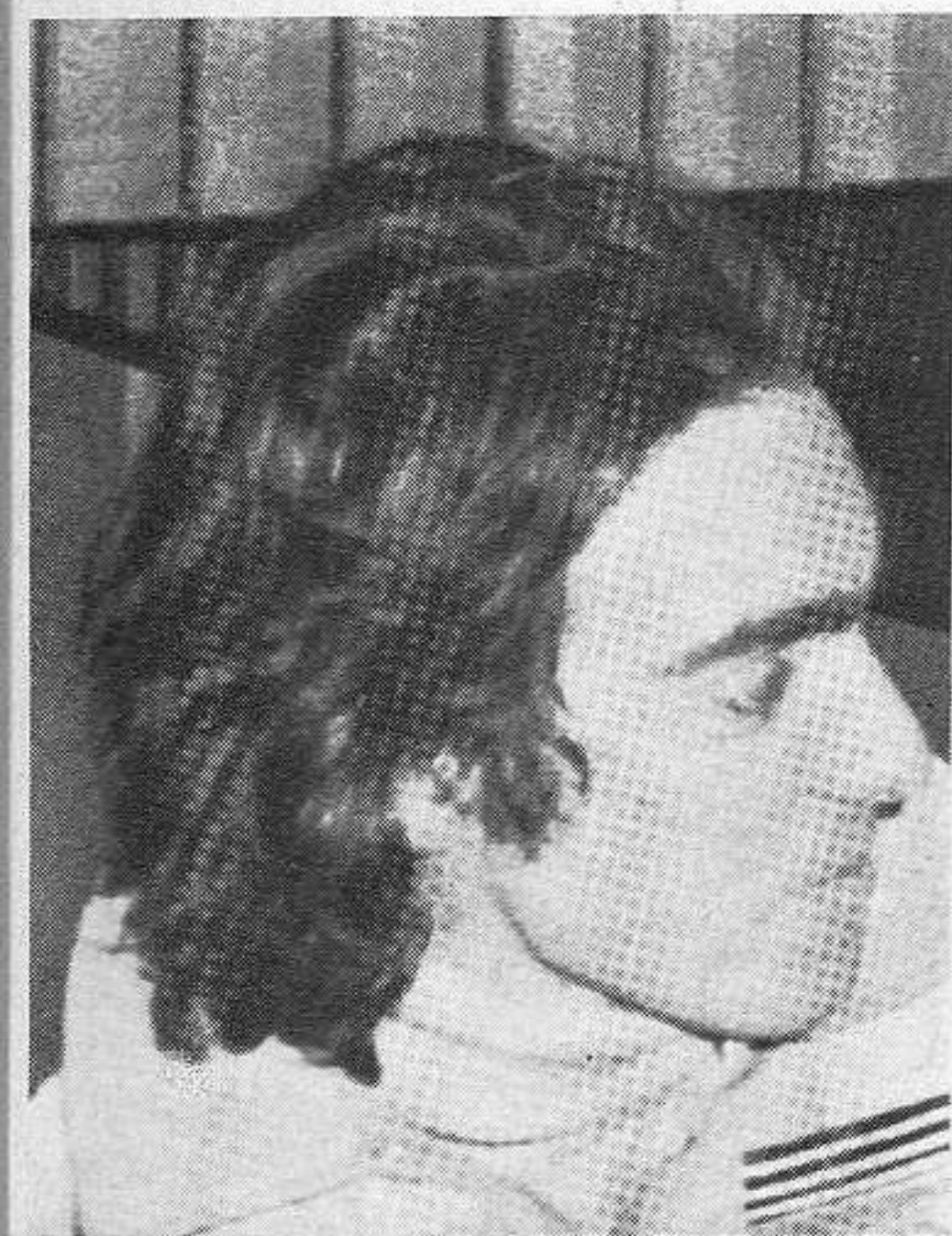
Ci sarà comunque discussione su più punti, a cominciare dal calendario italiano 1975 dei rallies internazionali. Adesso sono in diversi a voler organizzare una prova. Oltre ai promotori soliti ci sono nomi nuovi che si affacciano a chiedere la validità tricolore al massimo livello. Un posto al sole lo chiedono a San Giacomo di Roburent (hanno già preparato il percorso e lo presenteranno a grandi linee proprio a Genova) ed a Salerno.

Mettere insieme un calendario veramente qualificato sarà un grosso problema con la CSAI, al solito condizionata dai problemi elettorali degli automobile clubs. Valutare con molta attenzione il comportamento recente delle varie organizzazioni prima di accordare (o rifiutare) le iscrizioni a calendario è il minimo che si possa chiedere a chi tiene le leve del potere auto-sportivo. Resta da vedere se sapranno farlo...

A Genova si deciderà anche il chilometraggio dei rallies 1975, sia internazionali che nazionali. Mantenere o abrogare le norme dell'austerità (settecento e centottanta km. rispettivamente) sarà un altro dilemma del convegno prima di una decisione la sottocommissione vuole sentire 11 piloti anche se l'intendimento generale è quello di lasciare le cose come sono, visto che anche all'estero si tende a ridurre la lunghezza delle gare (e difatti nel 1975 il chilometraggio richiesto per le prove dell'Euroconduttori rallies sarà ridotto a 700 km).

E' prorogabile che si discuta se tornare ai coefficienti differenziati per i punteggi tricolori delle gare. L'esperimento di quest'anno, con tutte le prove sullo stesso piano ad eccezione del Sanremo «mondiale», non è che abbia dato grossi frutti, anzi, con lo sfalsare un po' la graduatoria nelle posizioni di rincalzo.

Ovvio infine il dibattito sul T.R.N. Verterà tutto sulla Formula dei gironi. Anche qui saranno i diretti interessati a dover esprimere un parere preciso. Con i gironi si sono ridotti i costi per le partecipazioni ma la popolarità del Trofeo ci ha perso nettamente. La sottocommissione, per voce dell'avv. Aleffi, è favorevole al mantenimento dei gironi, ma riducendoli da sei a tre.



BRANCATELLI

le ambizioni
nel confronto
verbale alla
vigilia
della finalissima

Domani «prof»

DI BRANCATELLI dicono che abbia la freddezza tipica dei piemontesi unita ad una certa dose di irruenza che gli deriva da una parte di sangue messinese nelle vene mentre l'interessato sostiene che le corse alla « o la va o la spacca » erano roba dei primi tempi, quando era ancora all'a, b, c. Di LEONI si dice che sia un romagnolo (anche se a rigore Argenta non è in Romagna ma nella « bassa » ferrarese) dotato di un self-

control piuttosto raro in quella razza sanguigna per eccellenza. Ma chi sono veramente questi due giovani piloti condotti dal destino a giocarsi il titolo della F. Italia con annesso premio di una F. 3 nuova di zecca nell'ultima gara della stagione dopo otto mesi di « botta e risposta »? Ce lo hanno raccontato proprio loro in una intervista parallela ma condotta separatamente, realizzata il giorno precedente lo scontro finale.

« Sono nato a Torino il 18-1-1950. Studi regolari e borghesi: medie e liceo classico poi ingegneria meccanica all'università, unica facoltà che mi interessava. Per le corse ho atteso i 21 anni perché non potevo avere il permesso ed i 23 per avere un po' di mezzi finanziari ».

● QUANDO HAI INIZIATO A CORRERE?

BRANCATELLI: « Nel '72 con la F. Italia ed ho guidato sempre quella perché mi pareva l'unica che avesse dei costi contenuti oltre ad offrire una possibilità di carriera abbastanza rapida ».

LEONI: « Prima corsa l'8 luglio del '73 in F. Italia, proprio a Magione ».

● HAI GUIDATO ALTRE MACCHINE IN PISTA E CHE SENSAZIONI NE HAI RICEVUTO?

BRANCATELLI: « Non ho altre esperienze. Prima di correre avevo solo qualche giro a Valledlunga con una Porsche 911 ».

LEONI: « Prima di darmi alle corse mai. Poi ho guidato la F. 2 della CSAI ed ho fatto 5 gare con la March-Holbay F. 3. Quest'ultima è più facile della F. Italia dove occorrono forza e braccia robuste mentre con la F. 3 bisogna avere più tecnica e guidare con il cervello ».

● PERCHÉ IL CAMPIONATO SI DECIDE SOLO ALL'ULTIMA GARA?

BRANCATELLI: « Sarebbe bello dire che è così soltanto perché è stato molto combattuto. Il fatto è che si sono verificati degli episodi senza precedenti a favore di qualcuno ed a sfavore di qualche altro. Certo, mi riferisco anche alla gara del 20 ottobre ed inoltre ritengo di essere stato svantaggiato dal criterio adottato dalla CSAI in caso di parità: per mio conto dovrebbero contare solo i piazzamenti del girone finale ».

LEONI: « Darei la colpa alla sfortuna, sinceramente io non credo di avere molta colpa o al massimo un 10% ».

● AVRESTI POTUTO AGGIUDICARTI IL TITOLO IN ANTICIPO?

BRANCATELLI: « Beh, forse sì... il primo settembre a Magione ho commesso molti errori ma anche lui talvolta ne ha commessi. Credo che sul piano delle gare 'mangiate' siamo pari ».

LEONI: « Sicuramente; dopo le prime tre gare del girone finale. Sono stato sfavorito dagli incidenti e dal gioco di squadra dei miei avversari: io corro da solo mentre avevo sempre intorno 5 o 6 macchine. A Monza in volata sono stato letteralmente trattenuto ».

● COME GIUDICATE LO STAFF TECNICO CHE VI HA ACCOMPAGNATO NEL CAMPIONATO?

BRANCATELLI: « Giorgio lavora indubbiamente molto bene. Ho sempre avuto la macchina in ordine tranne che all'inizio quando con la ex-Truffo ero handicappato da un guaio irrisolvibile all'avantreno. Forse solo a Monza avevo poco motore ed infatti ho vinto sfruttando gli errori degli altri. Ho anche il vantaggio di non essermi mai ritirato ».

LEONI: « Non credo che si possa avere di meglio. Ho sempre avuto la macchina in ordine tranne ad Imola dove un sasso incastrato nella cinghia mi ha messo fuori fase la distribuzione ».

● QUANTO CONTA PER TE IL TITOLO DELLA F. ITALIA?

BRANCATELLI: « Per me non molto ma dovrei sapere che valore ha per quelli che dovrebbero farmi proseguire l'attività. Se la Baravelli Giocattoli e magari la Matchbox sanno che ho vinto una F. 3 mi aiutano più volentieri. Insomma è un fattore finanziario ma visto che ce lo giochiamo all'ultima gara non credo

che in ogni caso l'uno sia superiore all'altro ».

LEONI: « Per i miei programmi conta poco. Come prestigio credo molto... vincere un titolo a 21 anni... ».

● A CHI DEDICHERESTI IL TITOLO?

BRANCATELLI: (esita) « E' difficile: tanta gente mi è stata vicina. Dalla mia ragazza Alice a Giorgio, poi mia madre che mi ha aiutato moralmente, la scuderia Nettuno ed anche l'amico Truffo che ci spera molto ».

LEONI: (deciso) « A Minardi senz'altro. E' stato lui ad insistere per la F. Italia che altrimenti avrei messo da parte. Certo oggi sono un po' pentito... oh, ma io non dormo più la notte per tutti questi fatti ».

● PROGRAMMA PER LA PROSSIMA STAGIONE.

BRANCATELLI: « Dopo avere meditato, se vincessi escludo la F. 2 perché mi sembra un passo sbagliato. Osservando le esperienze degli altri ho capito che allenarsi non si può perché è troppo costoso, i circuiti non si conoscono e dunque preferisco un campionato italiano di F. 3 con le gare europee se ci saranno: voglio acquisire il più possibile esperienza ».

LEONI: « La F. 2 assieme a Martini con appoggio della Everest e di Liverani. Come assistenza tecnica ci sarà soltanto lo staff di Minardi. E nessun altro! ».

● COME TRASCORRI LE GIORNATE?

BRANCATELLI: « Innanzitutto c'è lo studio perché sarebbe stupido a questo punto non prendere la laurea. Quest'anno poi ho avuto un

anno molto duro perché oltre che studiare ho dovuto anche lavorare nella ditta di mio padre per potere correre e dunque il tempo libero finisce lì. L'ultimo esame l'ho dato in luglio ed ho preso 18 ».

LEONI: « Le corse ed ancora le corse (anche se l'amico Liverani sostiene bonariamente che il tentativo riuscito di imitare Casanova non sia un'occupazione secondaria per il pupillo della Passatore, n.d.r.). Ultimamente poi ho iniziato ad andare in palestra ed in futuro curerò sempre di più il fisico ».

● QUALI SONO I TUOI PREGI ED I TUOI DIFETTI?

BRANCATELLI: « Sono imbarazzato, proprio non saprei... »

LEONI: « Io sono un tipo molto calmo: difficilmente mi innervosisco anche se quando succede sbotto. Quando sono stato urtato da Coloni non ho avuto alcuna reazione, poi però quella bandiera nera... i miei difetti sono quelli che elencava prima Liverani: per loro (Minardi, n.d.r.) dovrei dedicare più tempo alla preparazione delle corse ».

● SEI SUPERSTIZIOSO?

BRANCATELLI: « Assolutamente no! »

LEONI: « No, per niente ».

● GIUDIZIO SULLA F. ITALIA?

BRANCATELLI: « E' valida perché costa abbastanza poco ed offre un certo prestigio al pilota più che in altre formule dove conta molto la macchina. I fattori negativi stanno nei regolamenti, nei premi non pagati e nel fatto che il titolo viene sempre deciso a tavolino. Si verificano cose senza senso: buttano

ALLELI

le coincidenze

con ... EMERSON
FITTIPALDI e
Clay REGAZZONI
(senza esagerare)



LEONI

« Sono nato ad Argenta il 24-5-1953 e la mia professione è correre in macchina. A scuola ero bravo ma non avevo voglia di studiare. Le ho cambiate tutte, poi basta: scuola privata e tre anni in uno per prendere un diploma di perito.

Anche per loro cominciò da MONZA



GIANFRANCO BRANCATELLI come Emerson Fittipaldi? No, non vogliamo certo affermare che il nuovo astro della F. Italia abbia già raggiunto la maturità agonistica del neo-campione del mondo, ma un suggestivo parallelo tra i due piloti impegnati nei rispettivi campionati non è certo un accostamento forzato ed altrettanto spontaneamente possiamo avvicinare le vite (agonistiche) parallele di Lamberto Leoni e di Clay Regazzoni. Si riscontra una straordinaria analogia tra il Campionato mondiale piloti ed il trofeo della F. Italia con vicende umane dei quattro protagonisti dalle medesime tinte.

A Monza, la F. 1 e la F. Italia hanno corso nello stesso giorno e proprio a Monza è iniziata per Clay e per « Leo » quella preoccupante serie nera che in breve rendeva inutile tutto il castello di punti che si erano costruiti nella prima parte del campionato e che li aveva lanciati in orbita nella rincorsa al titolo finale. Proprio in quel periodo invece iniziava la tenace ed irresistibile escalation del duo Brancatelli-Fittipaldi (« O rey » ci perdoni l'accostamento un tantino irriverente) che da outsiders di lusso doveva trasformarli in protagonisti assoluti. Senza contare che il decisivo cambiamento di scena doveva capitare proprio nello stesso giorno, un paio di settimane dopo il G.P. d'Italia. In Canada, Fittipaldi dominava la corsa raggiungendo Regazzoni in classifica mentre a Monza con un Brancatelli che trovava il buco giusto in volata, Leoni agganziatosi a Pizzi, deve masticare molto amaro.

E se non bastasse anche Leoni avrà il suo incidente in prova che lo farà correre menomato nel fisico e con la macchina non del tutto a posto. E' accaduto in prova al Mugello (650.000 lire di soli pezzi di ricambio e lo svantaggio di un busto elastico per 20 giorni)

proprio mentre Regazzoni a 6.000 km di distanza percorreva un altrettanto duro calvario nell'impossibile (per lui) GP degli U.S.A.

Molti simili anche le vicende della gara di chiusura dei due campionati, in entrambi i casi decisiva per l'aggiudicazione del titolo. Sembrava dovesse essere uno scontro di fuoco ed invece, una volta tolti di scena Regazzoni e Leoni per le altrettanto incredibili vicende dell'ammortizzatore e della bandiera quasi-nera, « Fitti » e « Branca » correvano deconcentrati puntando solo ad arrivare.

A questo punto sorge spontanea una domanda: se la vittoria di Fittipaldi si è basata soprattutto sulla tenacia e sull'opportunità che hanno avuto ragione della grinta e del fantastico cuore che guidavano Regazzoni, lo stesso si può dire dei due protagonisti della formula nostrana? In parte certamente sì, e d'altronde l'equilibrato ma anche irruento Leoni — per il quale l'unica tattica è quella di correre sempre in testa — alla fine ha dovuto cedere (pur con l'onore delle armi) di fronte alla lucidissima rincorsa di Gianfranco Brancatelli, pilota forse meno appariscente del giovanissimo portacolori della Passatore ma freddo e redditizio come pochi.

Come per Regazzoni, anche nel caso di **LAMBERTO LEONI** è stata una grossa delusione per i suoi numerosi ammiratori e soprattutto ammiratrici; ma la vittoria del torinese che solo ora ha iniziato a costruirsi una fama che non crediamo finirà molto presto non è certamente immeritata. Anzi, se in pista i due in definitiva si equivalgono, Brancatelli ha avuto il grosso merito supplementare di essere riuscito a vincere la pesante ostilità paterna che ha non poco condizionato la sua stagione.

CONTINUA A PAGINA 10

fuori uno per un "colpo" di tela mentre a Casale quando hanno trovato nel mio motore un rapporto di compressione di 9,5 rispetto ai 10,3 di un altro, mi hanno risposto che si tratta di differenza di fabbrica ».

LEONI: « E' addestrativa ma ormai è sul piano di un'altra che abbia un regolamento meno rigido: è come una F. 850 insomma; Tu la prepari e vai forte e non se ne accorgono anche se sei irregolare perché le verifiche sono condotte con un criterio sbagliato. Si possono fare delle preparazioni ad arte che non vengono scoperte. Da Minardi abbiamo 100 alberi a camme, 200 colli d'oca, 100 pistoni ma non siamo riusciti a vedere più di 118 CV a 7000 giri e gli altri dichiarano



Al freddo Leoni, a Magione, hanno ceduto un po' i nervi, e non solo per i « fatti » della settimana prima, ma anche per le « affettuosità » di un pubblico piuttosto scoperto nelle preferenze, che qui lo « becca » prima del via

di avere 124 CV a 7000 giri e 118 a 6000.

● QUALI TRAGUARDI TI PREFIGGI NELL'AUTOMOBILISMO?

BRANCATELLI: « Penso ad un eventuale professionismo: ad una carriera che mi può dare il benessere, ma non alle corse; preferisco un lavoro meno redditizio ma con possibilità di emergere in automobilismo. Avrei potuto occuparmi di più della ditta di mio padre e non avere problemi ma ci ho rinunciato ».

LEONI: « Io faccio solo il pilota perché voglio emergere ed andare sempre più avanti. Attualmente faccio di tutto, o meglio quasi tutto, per poter diventare un professionista.

Daniele Buzzonetti

CONTINUAZIONE DA PAGINA 9

Pur di correre «Branca» si è assoggettato ad una non certo leggera routine fatta di studio all'università e di lavoro stabile nell'azienda paterna, facendo salti mortali per arrivare alle corse sempre all'ultimo momento (una volta gli è stato impossibile) e ripartendo subito dopo la gara per arrivare a Torino in tempo. Tutto il contrario per

Leoni che vive solo per le corse con una famiglia, a cominciare dal nonno Carlo che è il suo primo tifoso, che non gli fa mancare niente pur di favorire la sua promettente carriera.

Brancatelli inoltre ha dovuto lottare psicologicamente anche con la CSAI che voleva chiudere i gironi iniziali con le due gare in meno per i numeri pari, sfavorendo il torinese, ed a questo proposito vengono veramente

i brividi pensando alle allucinanti dichiarazioni ufficiali del luglio scorso secondo le quali le cose non sarebbero mutate molto anche mutilando il campionato. Con quel ragionamento ora il titolo sarebbe in mani diverse: occorre aggiungere altro?

Certo non possiamo chiudere queste note senza un accenno alla sfortuna finale di Leoni che nelle ultime due gare non ha avuto un attimo di tregua. La

bandiera nera nella gara del 20 ottobre è costata molto cara al ragazzo di Argenta che in quella giornata era particolarmente in forma ed avrebbe potuto aspirare ad una vittoria decisiva. In seguito la decisione della CSAI di non omologare quella gara più che migliorare ha peggiorato la condizione psicologica di «Leo» che, visto il malumore che serpeggiava nell'ambiente, si è trovato investito di una responsabilità troppo pesante per le sue spalle di giovane 21enne.

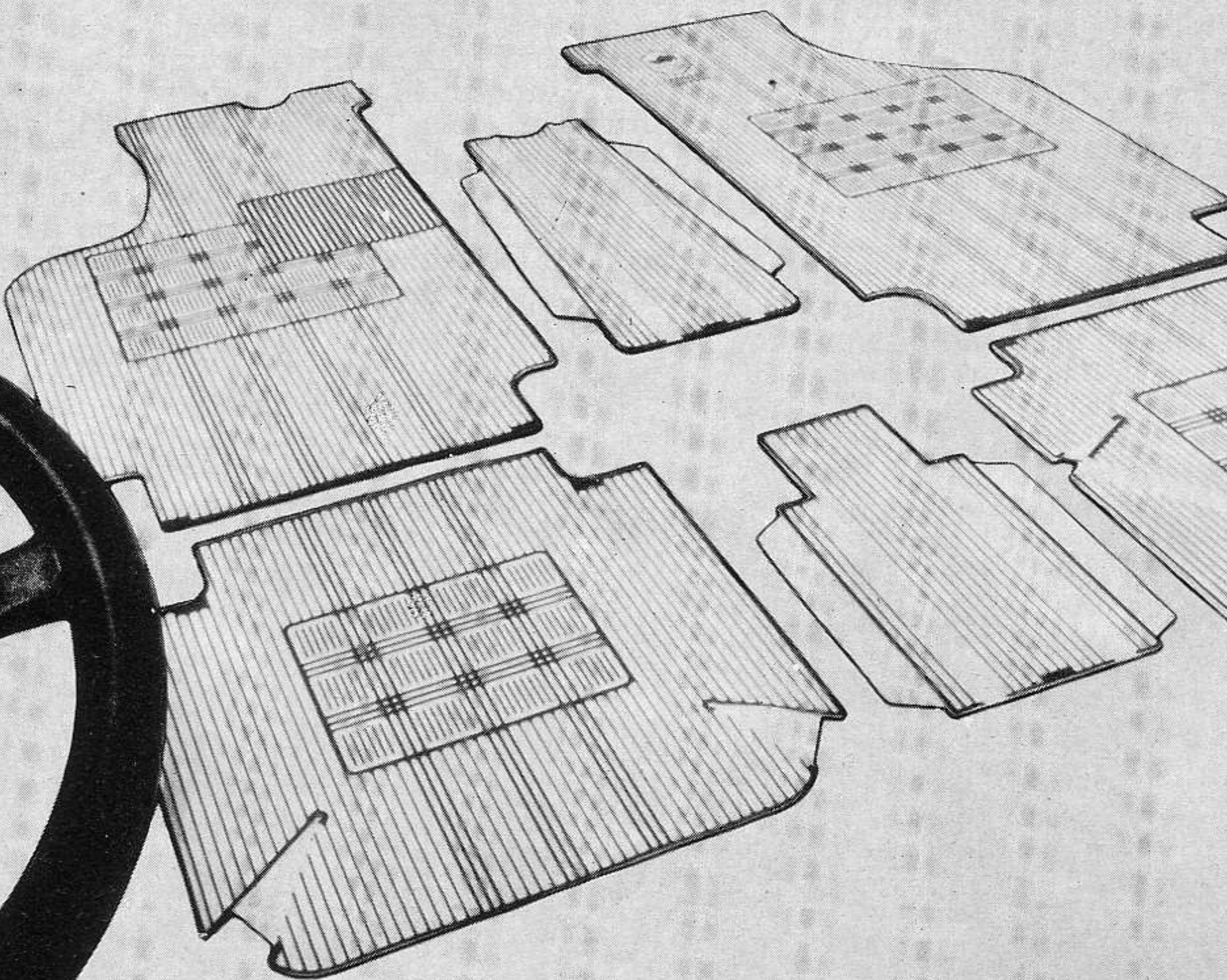
Lamberto è così arrivato alla finale con una tensione che non aveva mai conosciuto e quando i super-tifosi di Coloni lo hanno sonoramente fischiato sulla linea di partenza i nervi lo hanno abbandonato del tutto facendogli cadere gli occhi sulla inopportuna scritta alt più chesulla bandiera bianco-nera che gli era stata esposta.

amare un'auto è anche conoscerla

sai quante parti della tua auto
sono everest gomma? Quando le grandi

Càse Automobilistiche* scelgono le parti essenziali della tua auto, per le parti in gomma scelgono everest. La loro scelta rigorosa ci ha permesso di "arrivare" ai nostri accessori di fiducia, quelli che già milioni di automobilisti conoscono. Accessori di fiducia che rendono la tua auto confortevole, funzionale e sicura.

* fiat, alfa romeo, autobianchi, lancia, leyland-innocenti, ford, chrysler-simca



EVEREST MANIFATTURA GOMMA ti pensa alla guida

stabilimento e amministrazione: 48010 fusignano (Ra) tel. 77644 telex 55039 everest
filiali: torino tel. 711827, milano tel. 6884477, roma tel. 3498077, deposito: napoli tel. 337361

Gli altri da non dimenticare

Detto dei protagonisti, parliamo un po' degli altri. Innanzi tutto di **ROBERTO FARNETI**, veterano della Formula nazionale, un po' dimenticato al momento delle finali dopo il suo sfolgorante girone di qualificazione.

Il ravennate (anch'egli della Scuderia Nettuno, come moltissimi altri della F. Italia, quest'anno) merita un discorso particolare innanzi tutto perché in definitiva è arrivato lui al secondo posto nel Trofeo dietro al compagno di colori Brancatelli, «soffiando» a Leoni il posto d'onore, pur essendo giunto a pari punti, in virtù del suo settimo risultato utile; in secondo luogo, è quello che ha vinto di più (cinque primi posti); infine, è forse stato il più bersagliato dalla sfortuna, proprio nelle gare decisive, sotto forma di avversari in testa-coda davanti a lui all'ultima curva, fili del gas o semiassi rotti e via discorrendo.

Farneti è uno di quelli che chiaramente punterebbe alle formule superiori, assieme a Ponzzone, mentre due delle «promesse» di questo Trofeo '74, **SOTTANELLI** e **COLONI**, hanno come obiettivo la vittoria in F. Italia nel prossimo anno. Coloni soprattutto ha molto ben impressionato nel finale di stagione, emergendo però solo a Magione, di fronte al pubblico amico. Fra i più giovani, si sono messi bene in luce **PEDERSOLI** e **GIACOMELLI**, entrambi con una vittoria, mentre sono mancati completamente nella parte finale Bossoni e Cesarini, che pure potevano dire la loro.

Resta da dire di **REGOSA** e **Ponzzone**. Il bresciano, dopo un girone di qualificazione interlocutorio, è riuscito a mettere a segno due magnifiche vittorie nel finale, e con i soli cinque risultati utili ha conquistato un magnifico quarto posto.

Quanto a **PONZONE**, anch'egli ormai un veterano della Formula Nazionale, ha compiuto un finale di stagione in crescendo, finalmente con un mezzo fresco e curato e dominando l'eccesso di irruenza che lo aveva caratterizzato.

Un ultimo accenno, doveroso, a **GIORGIO VALLICELLI**, il preparatore forlivese che ha curato le macchine dei primi otto classificati nel Trofeo, Leoni escluso.

d. b.

Era stato Eugenio Dragoni fin dallo scorso anno a sostenere la necessità di una finale unica per il CHALLENGE FISA. Il commendatore milanese infatti, constatando il « deserto » della gara di Misano, faceva notare ad Ugolino Beccarini Crescenzi, segretario e forza vitale della Federazione Scuderie, il difetto della formula basata sulle tre semifinali che, cancellando anzitempo le velleità di numerosi pretendenti al titolo, riducevano la finalissima ad un incontro per pochi intimi. La FISA invece tiene in modo particolare all'importanza della gara finale ed in questa stagione decideva di tornare alla formula dei primi anni che d'altronde pare sia vista di buon occhio anche dalle Case che garantiscono il premio finale.

Bella finché si vuole e spettacolarmente molto valida, la finale unica non ha tuttavia soddisfatto i piloti che di malavoglia hanno affidato le loro speranze ad una sola gara. « Con una gara sola conta troppo la fortuna », hanno detto in coro aggiungendo anche che sarebbe stato preferibile mantenere la formula dello scorso anno, decisamente basata su di un maggior equilibrio.

E' chiaro invece che se il titolo fosse stato giocato su diversi terreni da gara le differenze di preparazione avrebbero assunto una importanza minore ma è altrettanto chiaro che se la FISA non potrà fare a meno della finale e della sua cornice di im-

Si cerca ancora un meccanismo giusto per il CHALLENGE delle scuderie italiane

Le ricette del FISA



portanza, non sarà possibile né tornare alla formula del '73 e tanto meno arrivare a quella del tutto nuova, basata su sei gare e su un punteggio identico a quello dei campionati italiani.

Quest'ultima novità, che ha avuto l'appoggio del vicepresidente della FISA avvocato Emanuele Bruno (Ateneo) oltre che di numerosi piloti e che ci sembra tutt'altro che da scartare, parte dal presupposto che il Challenge debba ormai essere considerato maggiorenne e che per il suo indubbio successo venga trasformato ufficialmente in un campionato per i gruppi 1 e 3. « La FISA è un organismo democratico », ha sottolineato Beccarini per nulla allarmato dopo queste richieste, concludendo che se le scuderie ed i piloti hanno delle proposte per migliorare l'attuale situazione, queste saranno certamente prese in considerazione.

Prima di passare ad esaminare più da vicino la finale dobbiamo fare almeno un accenno all'incredibile episodio della gara non terminata per il buio, pur se AUTOSPRINT in altra sede ha già avuto modo di esprimere il proprio punto di vista. Certo il faraonico autodromo toscano ha dato l'impressione di attraversare ancora la fase di rodaggio sotto il profilo organizzativo ma forse la spiegazione più vera della tremenda farsa l'ha fornita uno dei piloti esclusi dalla gara durante la discussione con i dirigenti del Mugello. « La realtà è che in questa sede noi siamo dei tollerati! », ha detto il perspicace finalista al direttore di gara Cattini che in realtà non aveva proprio l'aria di uno che volevascusarsi. Crediamo che in quella breve frase sia racchiuso tutto il succo dell'accaduto.

Non molto da aggiungere sotto il profilo tecnico, rispetto alle note che abbiamo scritto dopo la finale FISA dello scorso anno. E' vero che sono pressoché scomparsi i piloti che si presentano in pista con un motore « così come l'ha consegnato la casa » ma è altrettanto vero che le ricette dei sempre più numerosi maghi od apprendisti stregoni che si dedicano ai gr. 1 e 3 sono sempre le stesse. L'equilibratura delle parti rotanti e la lavorazione dei pezzi per portarli al limite di fliche sono quasi sempre gli unici segreti perché il tanto decantato studio delle tolleranze in realtà non esiste e quelle consigliate dalla casa sono spesso le più redditizie. Qualche cosa si è guadagnato con la liberalizzazione dei getti del carburatore ma in questo caso si è trattato di spendere qualche migliaio di lire e poi scoprire la dosatura migliore attraverso pazienti prove, talvolta al banco ma più spesso per mezzo del cosiddetto « banco dei poveri »

(che poi non è detto che sia il peggiore), vale a dire un tratto di strada rettilinea per controllare il km con partenza da fermo.

Con questo non vogliamo certo dire che disputare un FISA con la macchina in versione « pater familias » sia il migliore sistema per aggiudicarselo. Tutt'altro: i cavalli guadagnati dai preparatori non sono mai più di tre-quattro (tranne i casi Alpine o Lancia HF) ma sono sempre determinanti per aggiudicarsi una gara. Al contrario non è affatto vero che per avere quel pizzico di potenza in più sia necessario portare la macchina da celebri preparatori che spesso di eclatante hanno soltanto le parcelle, mai inferiori alle 400 mila lire per il solo motore di una « piccola ». Spesso arrangiandosi con un meccanico amico che abbia passione, competenza e pulizia si ottengono esattamente gli stessi risultati.

CONTINUA A PAGINA 18

CONTINUAZIONE DA PAG. 15

Leggermente diverso il discorso per l'assetto anche se l'adozione dello strumento per misurare l'altezza della vettura nel punto più alto rende molto aleatoria la possibilità di «rubacchiare» quel mezzo centimetro utile per abbassare il baricentro. Il vero segreto sta nella giusta taratura degli ammortizzatori che possono «anche» essere quelli di serie ma i pochi che hanno trovato i carichi giusti non li rendono certo di dominio pubblico. Da un lato sono dunque avvantaggiati i piloti di alcune macchine (Alfa ed Alpi-

Alpine, che però sono state anche un ulteriore invito a tentare la strada delle slick casalinghe, rasgando oltre il 50 per cento del battistrada originale. Sono ormai lontani i tempi in cui chi arrivava sulle tele era considerato un miracolato per avere potuto concludere la corsa.

Ormai se non si parte sulle tele poco ci manca da quando i piloti hanno scoperto che (soprattutto con le FF ma anche con tutte le altre gomme) con un battistrada ridotto al lumicino aumenta la scorrevolezza senza danno per la tenuta di strada perché la macchina, beninteso nel caso di una guida

bra anche del tutto assurdo controllare le gomme alla fine della gara ed escludere dalla classifica i fuori-legge. Senza contare che questa è del tutto soggettiva perché (vedi Giorato ad Ascoli) non sta scritto da nessuna parte con quanto battistrada si debba correre.

Al Mugello poi la faccenda ha assunto toni più che mai farseschi con la richiesta dei commissari Galmanini e Caneschi di presentarsi a fine gara con almeno 2 mm. di battistrada, pena la esclusione. Questo dopo avere girato per un'ora nel terribile circuito, dove sono sufficienti un paio di frenate a ruote bloccate

ha deciso di portare a cinque gli anni in cui una macchina non più in produzione può calcare le piste e dunque anche nel '75 la FIAT 850 special sarà di scena. Con quattro titoli vinti in sette anni il preparatore padovano Giorato si è rivelato un vero monopolizzatore della classe, pur se la modestia che è pari alle sue indubbie capacità non gli hanno mai fatto montare la testa ed i prezzi che pratica sono indubbiamente concorrenziali. Quest'anno ha centrato ancora il bersaglio con il concittadino Luigi Carletto, che ha vinto la finale con chiarezza.



Mentre l'Alfa GTV di Pezzali vola verso una vittoria scontata, vediamo in primo piano in lotta le 1600 di Gentile e Brocchi (che vincerà) e la 2 litri di Boari

ne soprattutto) che possono montare i Koni regolabili e scendere in pista per scoprire da soli il carico migliore. Peccato che il costo proibitivo (250.000 lire la serie) abbia un po' raggelato chi voleva seguire questa strada.

La grossa novità della stagione è stata l'adozione pressoché generale delle gomme Michelin XAS FF (Formula France). Caduto il vincolo di adottare gomme di primo equipaggiamento tutti si sono gettati sulle miracolose gomme francesi l'anno scorso adottate solo da Simca ed

al limite, perde il difetto di «puntare» nelle curve.

Per ragioni di sicurezza la moda viene aspramente combattuta dai commissari tecnici ed il braccio di ferro con i piloti è stato all'ordine del giorno in ogni gara.

Non ci pare comunque che abbia fondamento logico la richiesta di una delegazione di piloti guidati da Pezzali tendente ad istituire una nuova norma mediante la quale in futuro, nei 30' che precedono una partenza, non ci dovrebbero essere più controlli alle gomme ma ci sem-

per portare via una buona fetta di battistrada! Alle verifiche comunque tutto è finito «a taralucci e vino» perché il commissario sportivo Ventura non ha avallato la tesi dei colleghi.

I VINCITORI

Il feudo di GIORATO

Prima di tutto una bella novità per la classe più a buon mercato per eccellenza. La CSAI

Un decimo per GONZI

Ancora alla ribalta un pilota al suo secondo successo nella classe 1000, pur se il senese Gonzi (Piloti Senesi) quest'anno non ha passeggiato come nel '73 e dopo un'ora di battaglia un decimo lo divideva dal coriaceo Cattini. E c'è anche da dire che la sua 112 ABARTH in rettilineo ed in salita, ha dato l'impressione di avere un pizzico di pepe in più rispetto a quella di Cattini pur se Gonzi e l'amico Betti che hanno preparato la macchi-

na sostengono che nei motori non c'è proprio nessuna novità. «Quando si vedono al banco i 58 CV dichiarati si può essere soddisfatti», dicono aggiungendo invece che qualche cosa è stato guadagnato nell'assetto che ha ancora gli ammortizzatori originali ritarati. Novità anche nel prezzo della preparazione del motore che, a causa degli aumenti, supera sensibilmente le 300.000 lire.

Il vento del SUD

Se Gonzi ha vinto per un decimo il suo socio Betti si è giocato il Challenge per le Fiat 128 1150 per soli sei decimi, confermando una tradizione che lo vuole sempre protagonista ma mai vincitore. Onore dunque a Riccardo Colaprete, (Torino Corse) giovane barese residente al nord ed al suo primo anno di attività, ma dobbiamo mettere sullo stesso piano il barese Triggiani che (testa coda a parte) ha dominato la corsa grazie alla guida ed all'ottima 128 C curata dal concittadino Papa-

moderno, si sono resi conto che la differenza in CV è tale da scoraggiare qualsiasi velleitario. Ancora sugli scudi dunque l'HF ed ancora di più il preparatore Gigi Maciocca che per merito di Giovanni Saporito, (Jolly Club), 40enne architetto di Castelvetro, è riuscito a legare il suo nome al Challenge per la quinta volta. Ottima la tattica di gara di Saporito che è partito immediatamente all'attacco ma degno di nota il comportamento della macchina che ha resistito benissimo, per tutti i 20 giri (con la spia del contagiri ad 8000) mentre dietro le HF inseguite erano tutte rallentate da grossi guai. Le corse per Maciocca sono un hobby ma l'esperienza gli permette di conoscere tutti i segreti della scorbatica HF che, a causa della mancanza di ricambi e dell'età, spesso deve essere miracolosamente «ricucita».

Verifiche-brivido per CAMPACI

Ultima classe che ha gareggiato nella «prima parte» della finale,

titolo sfuggitogli d'un soffio lo scorso anno. Si era fatto preparare una nuova ALFA GTJ dal romano Naldi dopo avere distrutto quella vecchia a Popoli e per Magione aveva rifatto l'assetto con quattro Koni a regolazione esterna ed acquistati da Furlanetto quasi a mercato nero perché erano stati già tarati dal «mago» Pezzali. Nulla da dire sul suo assolo in gara; peccato però che nel motore fosse stato grossolanamente artefatto il rapporto di compressione con grande disappunto del pilota che cadeva dalle nuvole. Il titolo è dunque andato a Franco Brocchi (Mugello Corse), umbro di Camucia che con una macchina certo meno sofisticata, pur se preparata da Tamburini, era stato autore di una gara ugualmente brillante.

PEZZALI con 2,5 kg in più

Lezione di guida e di stile di Arcadio Pezzali (S. Michele), ormai vecchia conoscenza del Fisa e del gr. 1 CSAI, senza dubbio uno dei pochi che conoscano fino in fondo i se-

china. Infatti esiste una fiche secondo la quale l'unica versione omologata è quella lusso con un cambio e vari particolari diversi dalla versione standard che invece, secondo una lettera della CSI, è la sola Commodore che può gareggiare in gr. 1. Inutile dilungarsi nel pasticcio, pur se è auspicabile che per l'anno venturo la GM riesca a mettere le cose a posto invogliando i piloti ad affluire numerosi in una classe che potrebbe essere la più interessante e suggestiva del Challenge.

Con RB, Alpine maramalda

Come volevasi dimostrare, nella classe 2000 del gr. 3 disco più che mai rosso per le 124 Abarth Rally pronosticate sicure protagoniste della stagione e poi maramaldegiate dall'omologazione della ALPINE 1605. C'è stata un po' di maretta a fine gara tra i piloti della Fiat che hanno cercato di mettere in dubbio la regolarità delle Alpine che vengono vendute con l'iniezione mentre



Dopo una stagione piena di ottimi risultati, Claudio Zanuccoli non poteva che vincere il FISA con la Opel Commodore. Infatti, era solo nella 3000!

rella, unica macchina arrivata con il carrello.

Il segreto di Chimenti

Nessun dubbio circa il pronostico della classe 1300. Tutti indicavano in Mirco Chimenti (Carlo Benelli) e nella sua Simca Rally curata dal perugino Pucciarini il sicuro dominatore ed in gara il pilota di Sansepolcro non si è smentito, dominando per tutti i 20 giri. Di lui si favoleggia che avesse fittato una casa nei pressi dell'autodromo toscano per allenarsi in vista della finale ma abbiamo l'impressione che la storia sia stata messa in giro dai numerosi rivali che finora sono riusciti a mettersi in luce nei circuiti lenti mentre nei discesoni del Mugello hanno mostrato chiari limiti.

Gli elisir di MACIOCCA

Si pensava che questa annata agonistica fosse ormai l'ultima per la Lancia HF mentre la nuova legge permetterà al glorioso coupé torinese di essere protagonista ancora per un anno. Al momento infatti non esiste una macchina più completa dell'HF ed i non pochi che hanno saggiato le doti agonistiche della Matra Bagheera e della Fiat X-1/9, indubbiamente di schema più

cioè al Mugello, la 1600 gr. 3, dove Francesco Campaci (Patavium) ha recitato un vero assolo con la sua ALPINE RENAULT. Il risultato è ormai ufficiale perché le verifiche tecniche hanno sciolto tutti i dubbi. Sotto accusa era un collettore levigato e la marmitta che non è manomessa ma è pur sempre quella della 1300, sensibilmente diversa da quella della 1600. Campaci e Giorato che ha curato veramente bene la berline francese hanno cercato di dimostrare la loro buona fede dichiarando che il collettore era originale Renault e la marmitta doveva essere stata scelta erroneamente dai commessi della filiale. Gli stessi commissari d'altronde sono rimasti perplessi perché è evidente che un esperto come Giorato non avrebbe mai schierato una macchina manomessa proprio in quei particolari che sarebbero sicuramente stati oggetto di verifiche. Macchina a parte, Campaci ha dato l'impressione di essersi ambientato meglio degli altri al Mugello che con l'Alpine diventa molto impegnativo. Ne fanno fede i tempi parziali presi nella zona Casanova dove era l'unico ad affrontare in pieno il discesone.

Non bastano i KONI a Gentile

Epilogo amaro per Gentile nella 1600 gr. 1 che a fine gara era al settimo cielo per la conquista del



Alcuni dei protagonisti del FISA nel 1300 GT, ripresi a Magione. Sono Salamina, Chianucci e Corti. La finale — al Mugello — l'ha vinta però Saporito

greti della non certamente facile ALFA ROMEO GTV. Superfavorito della classe 2000, il mantovano non è mai stato impensierito dagli avversari che avevano nomi piuttosto noti e macchine di tutto rispetto. Pezzali si era qualificato nel suo girone con il vecchio motore preparato da Poggi ma prima della finale aveva portato la macchina all'Autodelta per un aggiornamento completo. In previsione del Giro d'Italia aveva però preferito farsi preparare il motore secondo i dettami del gr. 1 internazionale che non prevede lavorazioni ma, nonostante nel vecchio motore fosse stata tolta la bellezza di 2,5 kg di materiale per portare i pezzi al limite di fiche, la differenza è stata irrisoria: 132 CV al posto dei 133 precedenti.

ZANUCCOLI contro la fiche

Nellac lasse oltre 2000, interessante novità del Challenge '74, Zanuccoli (Gruppo Piloti Bandini) era l'unico concorrente iscritto perché il padovano «Sprintino» che solo al Mugello aveva appreso di avere corso per tutta la stagione con una OPEL COMMODORE non omologata per il Turismo CSAI della Casa tedesca, aveva preferito starsene a casa. Comunque il forlivese se non ha dovuto combattere contro gli avversari, ha dovuto farlo contro i commissari tecnici, sempre più perplessi di fronte alle stranezze della mac-

sulla fiche compaiono solo i carburatori Weber. Le berlinette francesi però erano state aggiornate con i carburatori tra l'altro molto più rediditi ed i commissari hanno dovuto allargare le braccia. Secondo le previsioni ha vinto «R.B.» (Brescia Corse), ma in sede di cronaca siamo stati troppo bruschi con Alibrandi che non ha fatto certamente una gara di secondo piano ed ha segnato il giro più veloce.

A CALO' basta una Pantera

Veramente sfortunata la classe oltre 2000 del gr. 3. Con tre Pantera messe fuori dalle verifiche nei gironi, il numero dei finalisti si è ancora più assottigliato tra matrimoni ed altri che hanno trasformato la macchina in gr. 4. Testa a testa dunque tra la Porsche Carrera di Nardini e la DE TOMASO PANTE-RA di Calò perché l'altoatesino Saage nulla avrebbe potuto con una Porsche 2400. Lo stesso Nardini poi era ben conscio della superiorità della Pantera ed era partito forse un po' rassegnato ma è anche vero che quando Calò (S. Michele) ha preso il volo decisivo, nulla ha potuto il notaio romano.

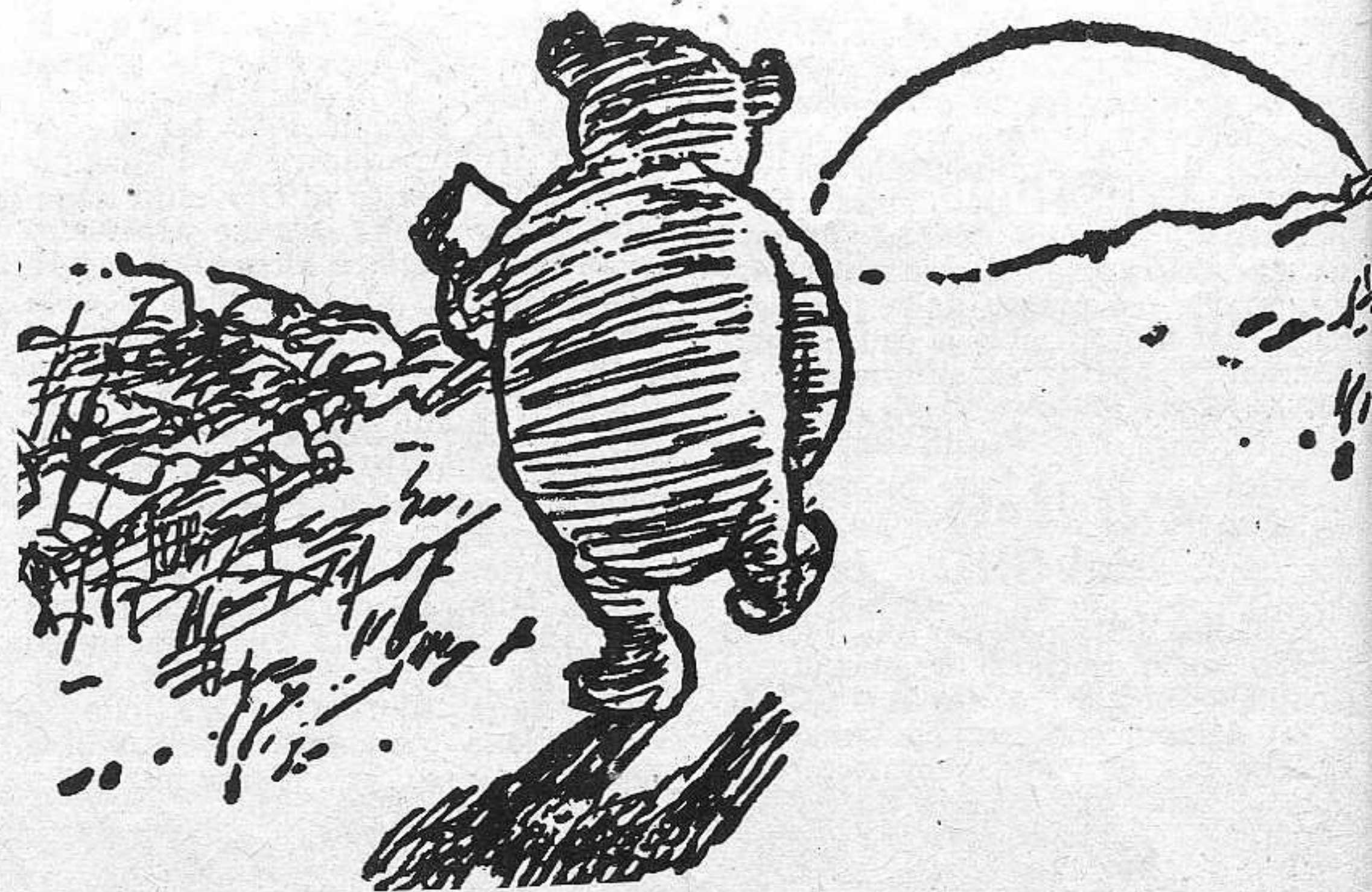
Daniele Buzzonetti



LE CONFIDENZE

di Eoin S. YOUNG

• Mike Hailwood si è coraggiosamente sforzato per essere presente alla serata di addio di Denny, lamentandosi con un sorriso ironico di avere rovinato un bellissimo paio di scarpe di Gucci tagliando la parte posteriore di una per potervi infilare il piede non ancora guarito. La convalescenza deve essere dura per Mike, uomo che ama godersi la vita, ma il suo saluto prima di andarsene (il suo gesto avrà dato sollievo ai tanti che si chiedevano come stesse veramente) è consistito nell'assumere la posizione di chi gioca a golf, facendo uno «swing» con una stampella.



« Arriva un momento in cui tutti i bravi orsi dovrebbero andare a letto »

Una festa per l'ORSO

LONDRA. Confrontato con l'abituale livello di festeggiamenti del genere, il pranzo d'addio dato dalla Marlboro in onore di Denny Hulme è stato modesto, ma è così che lo voleva l'«Orso». Ricordate la lunghezza del discorso di Jack Brabham, quando appese finalmente il casco? Andò avanti per un tempo che sembrò di ore e ore, eppure era raramente stato capace di mettere in fila più di una dozzina di parole, parlando ai boxes, e anche così lontano con amici intimi. E' successa più o meno la stessa cosa con Denny. Non era mai stato loquace ai boxes perché voleva conservare tutte le belle idee e le cose che voleva dire per il suo discorso di addio...

La copertina del menu ha dato il tono al pranzo. Era un disegno di Sheperd, raffigurante un orso che sale faticosamente la collina, diretto verso il tramonto. Hulme ha ricordato alcune storie della sua carriera che io non avevo mai sentito, cominciando con la sua prima vettura, una lucente, nuova MG TF che lustrò con giovanile entusiasmo per partire poi per il suo primo «viaggio», cioè verso il circuito dell'aeroporto di Ardmore, per vedere «Moss, Brabham e C.» nel GP di Nuova Zelanda del 1955. A circa quattro chilometri dal circuito andò a urtare contro una vettura che lo precedeva, ammaccando il proprio orgoglio e la parte anteriore della TF nuova.

Phil Kerr (in passato direttore della Brabham) ha poi raccontato episodi sui tempi in cui Denny lavorava nelle officine della Casa, in un periodo di attesa. Il piancito della sala di esposizione era sempre lucente come uno specchio, ma l'effetto era regolarmente sciupato da impronte unte di piedi (nudi)! Hulme ha commentato che cominciò a portare abitualmente le scarpe soltanto dopo che gli era caduto su un piede un albero motore. Del resto suo padre raccontava sempre di avere un giorno notato uno strano odore nelle officine di Te Puke, scoprendo poi che Denny stava eseguendo una saldatura coi piedi scalzi che poggiavano su una scintilla ancora accesa.

« Il team McLaren — ha sentenziato Hulme — dovrebbe passare alla storia per i suoi successi, insieme con la Mercedes e con la Bugatti ». Non parlava sotto l'effetto del vino, ma non so bene perché l'abbia detto. Ricordo però che Ken Tyrrell ha dato via agli applausi. Credo che la frase si riferisse alla vittoria a Indy e al campionato Can-Am e piloti in F. 1.

Denny ha detto di avere comprato l'MG con l'intenzione di ricostruirla quale «pezzo» centrale della sua collezione, aggiungendo di avere ora scoperto che c'è in vendita una McLaren Can-Am M 8 B. Sta anche comprando la M 23/1 che condusse alla vittoria nel GP di Svezia 1973 e ha rin-

graziato Hailwood, per avere fatto sì che la vettura sia meno costosa di quanto avrebbe potuto essere. Con quella macchina Mike ebbe il primo incidente al GP di Germania e il secondo lo mise fuori circolazione per il resto dell'anno; infatti la serata di addio per Denny ha rappresentato la sua prima apparizione in pubblico dal mese di agosto.

E ora, che cosa farà Hulme? Dice che per Natale tornerà a casa, in Nuova Zelanda... « tutti i bravi orsi devono andare in ibernazione per l'inverno ».

I meccanici della McLaren gli hanno regalato una specie di scultura, raffigurante una M 23, costruita in officina. Per l'«Orso» avrà altrettanto valore dei tanti trofei che possiede. John Nicholson, preparatore dei motori McLaren, gli ha offerto un pistone in metallo argentato, montato su una biella. Kerr a sua volta ha regalato a Denny il volante dell'ultima Grand Prix che ha pilotato, raccontando poi una storia che ha garantito tipica dell'«Orso». Ha detto di avere scoperto un ordine per l'acquisto di tre tonnellate di lana d'acciaio, mentre controllava la contabilità della McLaren, venendo poi a sapere che l'ordine era di Hulme. « Dato il prezzo delle vetture al giorno d'oggi, Denny aveva deciso di farsi una VW "lavorandosela a maglia" ».

I disegni della TYRRELL

● Le prime notizie sulla nuova F. 1 di WILSON FITTIPALDI erano apparse sulla stampa il mattino del giorno in cui si doveva festeggiare Hulme e la forma della vettura ha suscitato molti commenti. Tyrrell ha decretato che la macchina di Wilson ha esattamente lo stesso muso della Tyrrell 1975 e un ascoltatore esterrefatto si è chiesto a voce alta se Jo Ramirez (il meccanico della Tyrrell che se n'è andato a fine stagione per diventare direttore del team Fittipaldi) non si fosse portato via i disegni. Tyrrell ha riso a crepapelle. « No! — ha esclamato — Derek l'ha progettato soltanto stamattina! ». Sono seguiti i soliti cinici commenti che accolgono qualsiasi novità in campo corsaiolo, che sono passati dalle parole di Hulme, mentre augurava buona fortuna a Emerson per l'anno prossimo: « Spero però che non gli toccherà mai pilotare la vettura del fratello », alle parole di chi osservava che i radiatori posteriori chiaramente non funzioneranno mai e che la risistemazione dell'impianto dell'acqua rovinerà la forma della nuova vettura. Sono certo che Ramirez sarebbe stato inorridito di sentire alludere alla possibilità che si sia intascato i disegni di Tyrrell, perché è sempre stato un esempio di meccanico fidato e leale coi teams Gurney, Wyer-Gulf e Tyrrell. Ora trentatreenne, nato in Messico, Jo iniziò nel mondo delle corse con i fratelli Rodriguez e adesso, come ho detto, è direttore della Fittipaldi, una nuova squadra che secondo lui offre una sfida interessante.

lento (in fatto di organizzazione).

I muretti in cemento presenti a Indy hanno sempre fatto impressione ai piloti di Gran Premio, ma Emerson ha affrontato il tutto senza scomporsi. Foyt e Rutherford hanno chiacchierato con lui per spiegargli le cose essenziali della pista e poco dopo il brasiliano è partito per sperimentarla personalmente. Il primo giorno, dopo che gli si era adattato l'abitacolo, è riuscito a coprire soltanto tredici giri, alla media però di 259 orari circa,

il che non era male per un novellino. Il secondo giorno, con una intera ora a disposizione, ha coperto altri quaranta giri ed è salito alla media di oltre 290, che, come abbiamo già avuto occasione di dire, gli avrebbe fruttato un posto in quinta fila nello schieramento della gara 1974. E' parso adeguarsi presto alla severa semplicità della pista, ma per via di concomitanze con grandi premi europei ripeto di dubitare che penserà seriamente di partecipare alla « 500 » del 1975.

● « Quando lo rivedrà, gli dica per piacere che molti sono contenti che se ne sia andato ». Ultime righe di una lettera di un lettore, W.F. Emmison, il quale nutre evidentemente pareri diversi dai nostri circa i successi di Hulme durante la sua carriera. Mi spiego. Il signor Emmison è un appassionato di motociclismo, oltre ad interessarsi alle gare automobilistiche fino dall'inizio degli anni '50, e nella sua lettera biasima Denny e Stewart, nella loro veste di esponenti della GPDA, per avere imposto le barriere Armco così pericolose per chi corre in moto. « Se volevano le Armco, mi sembra che avrebbero dovuto avere la decenza di insistere affinché fossero asportabili, per il bene dei colleghi professionisti. Non è certamente un caso, che tutti gli ex-centauri diventati piloti automobilistici non abbiano molta simpatia per la GPDA. L'abilità necessaria per pilotare una grand prix supera la mia capacità di capire... ci deve essere qualche affinità fra i piloti di primo piano, se non altro quella dei pericoli che tutti condividono ».

Al signor Emmison interesserà notare la tendenza a sostituire i guardrails con reti, una misura di sicurezza approvata anche dall'attuale campione del mondo della 500 cc, Phil Read.

Eoin S. Young