

**il G.P. AUSTRALIA**  
in diretta TV  
ai giapponesi

V8/og Scar  
**domenica SPRINT**

Tradita dalla pompa dell'olio la LOMBARDI a ORAN PARK dopo il ritiro di BARTLETT e le scorrettezze del MAX vincitore

# Fischiaavano STEWART

# perché volevano LELLA prima!

Lella Lombardi, preceduta dall'altro « sfortunatissimo » di Oran Park, Kevin Bartlett su Lola



**LA GARA** Solo nove macchine al via: manca Vern Schuppan molto atteso ma con la macchina troppo danneggiata per poter partire e una March di F. 2.

Lella dalla seconda fila azzecca una partenza favolosa, « rubando » due preziose posizioni a Bartlett e Stewart: le cederà poi dopo poche centinaia di metri, sbagliando la prima-seconda e facendosi sopravanzare già al primo giro dagli unici tre avversari in grado di ostacolarla. Nessun problema per Brown, che se ne va indisturbato davanti a Stewart e Bartlett; la Lella continua in quarta posizione davanti a Mc Cormack.

Con i problemi riscontrati in prova, non si era fatto in tempo a provare la macchina a pieno carico, per cui non si era riusciti ad appurare la giusta altezza al suolo, rivelatasi quindi non troppo adeguata. La gara procedeva su saldi binari fino al 15. giro, quando Bartlett riusciva a farsi sotto a Stewart e a passarlo relegandolo in terza posizione: la Lombardi era sempre quarta, davanti a Mc Cormack in lotta con Lawrence.

Al 26. si ferma l'unica F. 2 in gara per noie al motore, mentre Lella si avvicina pericolosamente a Stewart: al 34. giro lo ha raggiunto e lo attacca a fondo, costringendolo a difendersi in maniera non del tutto ortodossa. Le tenta tutte l'alessandrina, per più di dieci giri. Poi una mollettina dentro la pompa olio cede, mettendo in crisi la lubrificazione del motore e quindi fermando definitivamente la vettura.

Mentre corriamo verso la sua macchina definitivamente ferma non ci accorgiamo del secondo colpo di scena: Warwick Brown che conduceva a piacimento la corsa sorpassa a piedi. L'albero motore ha ceduto di schianto. Passa così al comando Bartlett, che ha ancora un consistente margine di vantaggio su Stewart: ma la corsa non è ancora finita... a tre giri dal termine anche per lui la beffa: la macchina « sputacchia », ma non ce la fa proprio a portare a termine gli ultimi giri. Rimane Max Stewart, che in questa vittoria proprio non poteva sperare.

Leopoldo Canetoli

**ORAN PARK** - Ha vinto ancora una volta lui, quel Max Stewart che ormai sembra imbattibile su questi circuiti australiani, ma gli applausi erano tutti per la nostra Lella Lombardi che per tre quarti di gara aveva messo in seri problemi il pilota della Lola e tutto ciò si è potuto sentire chiaramente quando a fine gara i due hanno compiuto al volante della macchina della direzione gara il giro d'onore con la totalità degli spettatori che fischiava il biondo pilota locale e urlava ad alta voce il nome della ormai popolarissima alessandrina.

E' stata senza dubbio una gara piena di suspense almeno per il risultato messo in dubbio fino all'ultimo giro, con una sfuriata iniziale di Warwick Brown che sembrava poter chiaramente dettare legge e che riusciva senza palesare fatica ad allontanarsi dagli inseguitori.

Tutto questo fino al 47. giro, quando il suo motore cedeva di schianto e per il simpatico quanto claudicante Warwick non vi era più nulla da fare. Il comando passava allora a Kevin Bartlett, anche lui indisturbato secondo, che però doveva, al colmo della disdetta abbandonare ogni speranza di vittoria a soli tre giri dalla fine, con la macchina clamorosamente a secco di carburante.

E a questo punto giungeva la fortuna di Stewart, insidiato fino al 47. giro dalla Lombardi, che riusciva in questa maniera a cogliere una vittoria completamente insperata. Ma il pubblico se ne è chiaramente accorto, e per il timido Max che tentava di salutare la folla plaudente non sono rimaste che le congratulazioni di rito.

« Di errori non ne ho fatto veramente nemmeno uno, puoi scriverlo senza problemi » — mi diceva accorata Lella appena scesa dalla macchina definitivamente bloccata dall'avaria alla pompa dell'olio — « anzi, mi dispiace perché ero quasi sicura di prenderlo quello là ».

E ci era andata veramente vicina la nostra campionessa, ormai più celebre in Australia che in Italia per la presenza di stazioni televisive che hanno inoltrato in diretta il GP anche in Giappone. Aveva insidiato duramente Stewart per diversi giri, veramente senza esclusione di colpi: ci dirà poi il direttore di gara, a corsa ultimata, che stava preparando la bandiera nera per Stewart per la serie di scorrettezze che il pilota stava compiendo nel tentativo di evitare di essere preso dalla « Tigre di Torino ».

Certamente una corsa positiva quindi per la Lella, decisamente migliorata con le grosse 5000 dopo la stagione inglese e veramente all'altezza dei migliori rappresentanti del sesso forte.

## Così (in 9) al via

Max Stewart (Lola T330) 1'05"2	Warwick Brown (Lola T332) 1'05"3
Kevin Bartlett (Lola T330) 1'06"9	Lella Lombardi (Match A 52) 1'07"0
Steve McCormack (Elfin ML 6) 1'07"5	Lawrence (Lola T332) 1'08"0
Davidson (Match A 51) 1'09"2	Cooper (Elfin MR 5) 1'09"2
Leffler (Bowin P 8) 1'09"7	Goss (Match A 53) 1'11"9
Shirvington (March 732) 1'14"4	

n.b.: Goss e Shirvington non partiti

39. G.P. D'AUSTRALIA • Gara internazionale di velocità valevole per il Campionato australiano di F. 1 - Oran Park, 17 novembre 1974.

### LA CLASSIFICA

1. Max Stewart (Lola T330) in 1.08'43"; 2. McCormack (Elfin ML 6) 1.09'43"3; 3. Lawrence (Lola T332) a 1 giro; 4. Davidson (Match A 51) a 2 giri; 5. Cooper (Elfin MR 5) a 3 giri; 6. Bartlett (Lola T330) a 3 giri; 7. Brown (Lola T 332) a 12 giri; 8. Lombardi (Match A 52) a 14 giri. **Giro più veloce:** Brown 1'05"2, media kmh 142,122.

Due spettatori feriti per incauto parcheggio nella gara di chiusura isolana a IGLESIAS

# La CHEVRON di LOCCI (ma senza primato)

IGLESIAS - In una stupenda cornice di sole e di pubblico l'automobilismo agonistico sardo ha vissuto la sua ultima avventura stagionale. Sui tornanti che da Iglesias portano a Sant' Angelo si è svolta la X Coppa Città di Iglesias, gara che chiude il Trofeo Nazionale della Montagna gruppi 2, 4 e 5 compatibilmente alla quarta zona. Il tracciato molto selettivo ha fatto numerose vittime, tanto che dei 116 partecipanti solo 63 piloti hanno portato a termine la prova.

Il record di Giliberti, stabilito nel 1971 al volante di una Fiat-Abarth con 4'05"1 alla media di 99,875 kmh, non è stato nemmeno sfiorato dal vincitore di questa edizione, Franco Locci che su Chevron B.23 della Scuderia Brescia Corse ha compiuto i sei chilometri ottocento metri del percorso in 4'07"5 alla media di 98,182 kmh. Ricordiamo per gli amanti delle stative

stiche che sul percorso ridotto il primato appartiene a Scola che nella passata stagione aveva portato a termine i 6.660 metri del tracciato in 4'01"3.

La prima menzione è per l'Automobile Club di Cagliari che ha curato molto bene l'organizzazione della corsa senza risparmio di uomini e mezzi e intervenendo tempestivamente in caso di bisogno. Purtroppo proprio nelle prime battute della manifestazione si è verificato un grave incidente che ha causato la momentanea interruzione della corsa. Per motivi non ancora chiariti la 112 Abarth di Sanna partecipante alla classe Turismo di Serie andava a cozzare contro una macchina parcheggiata poco prudentemente in una piazzola di servizio. Questa, urtata con violenza investiva due spettatori ferendoli seriamente.

Dopo l'interruzione durata circa un'ora la gara è ripresa normalmente e si è conclusa senza altri incidenti di rilievo. Già durante le prove ufficiali Locci aveva fatto capire chiaramente le sue intenzioni segnando il miglior tempo in 4'18"2 su un percorso reso pericolosamente viscido dalla brina.

Alla prestazione del pilota di Macomer avevano subito fatto eco i risultati di «King» su Abarth, Bettoni su Chevron classificati nell'ordine. Buone anche le prove di Mirto Randazzo e del «Brizzolato» entrambi su Alfa Romeo GTA. I tempi e i piazzamenti ottenuti in prova hanno di solito un valore relativo, in quanto molti piloti sono abituati a risparmiare la propria macchina sperando di ottenere ottimi risultati di gara.

Nella classe 500 del Gr. 2 era scontata la vittoria di Barbarossa troppo interessato alla vittoria finale del Trofeo per non fornire una prestazione eccezionale. Nella classe 600 ha festeggiato con una vittoria il suo rientro sportivo dopo un anno di inattività Faustino Collo divenuto ormai una istituzione per l'automobilismo sardo. Audisio con una Fiat Giannini è stato autore di un magnifico exploit vincendo la sua classe.

Nel gruppo 4 i piloti sardi hanno fatto la parte del leone aggiudicandosi due delle tre classi che lo costituivano. Senza voler minimizzare la prova fornita da Palmas vincitore della classe 1300 intendiamo soffermarci più a lungo sulla prestazione che visto come protagonista «Il Brizzolato», al secolo Franco Balestra. Il forte pilota isolano si è infatti assicurato la vittoria nella classe 1600 molto combattuta per il valore dei conduttori iscritti.

Ultimi a prendere il via sono stati i veri protagonisti della giornata, coloro che hanno acceso d'entusiasmo gli spettatori che a migliaia si trovavano lungo il percorso i conduttori appartenenti al gruppo 5. Tutto era rispettato, i risultati delle prove restavano immutati. Locci, «King», Bettoni nell'ordine.

X COPPA CITTA' DI IGLESIAS, gara nazionale di velocità in salita - Cagliari, 17 novembre 1974.

#### LE CLASSIFICHE

Classifica assoluta: 1. Franco Locci (Chevron 8.23) 4'07"5, media 98,182 kmh; 2. «King» (Abarth 2000) 4'19"1; 3. Bettoni (Chevron 2000) 4'23"1; 4. «Il Brizzolato» (Alfa Romeo GTA) 4'26"1; 5. Mirto Randazzo (Alfa Romeo GTA) 4'28"5; 6. Palmas (Lancia Fulvia Sport) 4'37"1; 7. Deiana (Renault Alpine) 4'37"7; 8. Nataloni (Lancia Stratos) 4'38"2; 9. Galeno (Alfa Romeo GTA) 4'40"6; 10. Vassallo (A.R. GTA) 4'41"1.

#### GRUPPO 1

Classe 500: 1. Giuseppe Sias (Fiat 126) 6'05"5, media 66,303 kmh; 2. Anacroni (Mini Minor 850) 6'35"7.

Classe 1000: 1. Carlo Serra (A.112 Abarth) 5'27"4, media 74,221 kmh; 2. Sesti (A.112 Abarth) 5'32"6; 3. Pellegrini (A.112 Abarth) 5'33"8; 4. Polo (Fiat 127) 5'41"4; 5. Sulas (A.112) 5'44"3; 6. Aru (A.112) 5'47"7; 7. Deledda (Fiat 127) 5'47"7; 8. Vanacore (A.112 Abarth) 5'49"3.

Classe 1150: 1. Bruno Sias (Fiat 128) 5'24", media 75,000 kmh.

Classe 1300: 1. Paolo Menichetti (Simca Rally 2) 5'08"3, media 78,819 kmh; 2. Belloi (Simca Rally 2) 5'14"8.

Classe 2000: 1. Massimo Aglietti (Alfa Romeo GTV) 5'06"7, media 79,231 kmh; 2. Volacchi (Opel Ascona) 5'27"7; 3. Mastroni (Alfa Romeo) 5'36"5; 4. «Athos» (Fiat 124 Special) 6'01"2.

#### GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Ignazio Casula (Lancia Fulvia Coupé) 5'12"3, media 77,810 kmh; 2. Chianucci (Lancia Fulvia HF) 5'24"1.

Classe 1600: 1. Salvatore Meloni (Renault Alpine) 5'06"1, media 79,411 kmh.

Classe 2000: 1. Marcello De Vivo (Lancia Beta 1800) 5'14"1, media 77,363 kmh; 2. Verso (Fiat Abarth) 5'14"8.

Classe oltre 2000: 1. Francesco Pusceddu (Porsche Carrera) 5'30"6, media 75,503 kmh.

#### GRUPPO 2

Classe 500: 1. Gianni Barbarossa (Fiat 500) 5'17"5, media 76,535 kmh; 2. Ragei (Fiat 500) 5'20"4; 3. Tola (Fiat 500) 5'26"6; 4. Gasole (Fiat 500) 5'32"7; 5. Ragus (Fiat Giannini) 5'47"9.

Classe 600: 1. Fausto Collu (Fiat Abarth) 5'10"4, media 78,286 kmh; 2. Tola (Fiat Abarth) 5'18"4; 3. Tola Giuseppe (Fiat Giannini) 6'51"6.

Classe 700: 1. Antonio Audisio (Fiat Giannini) 5'05"2, media di 79,620 kmh; 2. Paddeo (Fiat Abarth) 5'20"1; 3. Vanni (Fiat Abarth) 5'23"8; 4. Sanna Cocco (Fiat Abarth) 5'59"7.

Classe 850: 1. Roberto Vanti (Fiat Abarth) 5'39"1, media 71,671 kmh; 2. Ferretti (Fiat Abarth) 5'58"6; 3. Murru (Fiat Abarth) 6'01"7.

Classe 1000: 1. Giorgio Orru (BLM Cooper) 4'59"7, media 81,081 kmh; 2. Vacca (A.112 Abarth) 5'10"3; 3. Farris (Fiat 127) 5'23"3; 4. Arizzu (A.112 Abarth) 5'32"7; 5. Cucca (Classe 1150): 1. Cesare Poggi (Fiat 128 Coupé) 5'22"7, media 74,402 kmh.

Classe 1300: 1. Galeno (Alfa Romeo GTA) 4'40"6, media 86,600 kmh; 2. Vassallo (A.R. GTA) 4'41"1; 3. Mannoni (A.R. GTA) 5'04"6; 4. Bianchi (A.R. GTA) 5'45"6.

Classe 1600: 1. Gavino Carta (A.R. GT) 5'30"8, media 73,458 kmh.

Classe 2000: 1. «Tabacco Baj» (A.R. GTAm) 4'50"2, media 85,835 kmh.

#### GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Antonio Palmas (Lancia Fulvia Sport) 4'37"1, media 87,694 kmh; 2. Deiana (Renault Alpine) 4'37"7; 3. «Il Vagabondo» (Renault Alpine) 4'44"9.

Classe 1600: 1. «Il Brizzolato» (Alfa Romeo GTA) 4'26"1, media 91,353 kmh; 2. Mirto Randazzo (A.R. GTA) 4'28"5; 3. Tarasconi (A.R. GTA) 4'46"1; 4. Gilio (A.R. GTA) 5'11"5; 5. Diaz (Lancia Fulvia) 5'51"9.

Classe oltre 2000: 1. Germano Nataloni (Lancia Stratos) 4'38"2, media 87,347 kmh.

#### GRUPPO 5

Classe 2000: 1. Franco Locci (Chevron B.23) 4'07"5, media 98,192 kmh; 2. «King» (Abarth 2000) 4'19"1; 3. Bettoni (Chevron 2000) 4'23"1.

## Nuove regole per la F. 1 argentina

BUENOS AIRES - Un nuovo regolamento è stato preparato per la Formula 1 nazionale, e cioè: motori con un minimo di 500 fabbricati in serie, essendo autorizzati il Chevrolet 3770 ecc, Tornado 3770 cc, Dodge sei cilindri di 3687 cc, Ford 6 cilindri di 3620 cc, Ford V8 di 5210; il blocco dovrà essere originale di fabbrica, potendo essere fissato al telaio, mantenendo originali il diametro del cilindro e la corsa del pistone; la testata dei cilindri pure dovrà essere originale salvo che la immissione abbia entrate siamesi. In questo caso sarà tollerata la elaborazione di una testata con entrate individuali, potendo essere ribassata di 1 mm, però senza modificare la camera di scoppio; le valvole e le guide saranno libere con una altezza di 10 mm misurata nella valvola, mantenendosi l'albero motore nel suo posto originale; il collo d'oca potrà essere munito di contrapesi e trattato termicamente; il pistone sarà libero rispettandosi la testa originale; le bielle libere e un solo carburatore a doppia aspirazione fino a 48 mm. I pesi minimi fissati sono i seguenti: motore fino a 2 litri 550 kg; da 2 a 4 litri 650 kg; oltre i 4 litri 800 kg.

## Quasi 19 km. con un litro su FIAT 128

BUENOS AIRES - La Fiat Concord - Divisione Automobili - ha organizzato una singolare prova di consumo per vetture Fiat 128, consegnando 17 auto a un gruppo di giornalisti specializzati in automobilismo affinché effettuassero un percorso totale di 388 km fra la città di Florencio Varela e Mar del Plata, senza stabilire norme di marcia o altri limiti, salvo una capacità di 4 persone per vettura e un massimo di sette ore per coprire detto tragitto, lasciando libero ad ogni concorrente la marcia che riteneva più comoda per consumare meno.

Il minore consumo lo ha fatto registrare il giornalista Roberto Carozzo della rivista «El Grafico» con 18,6 litri, cioè un consumo veramente incredibile. Ma anche gli altri giornalisti hanno fornito performances interessanti in quanto ognuno ha applicato una sua «teoria» di marcia per consumare meno.

## Corteo nelle strade di SANTA FE' per REUTEMANN

SANTA FE' - Grandi accoglienze sono state tributate nella città natale a Lole Reutemann, rientrato per meritate vacanze dopo aver vinto tre Grandi Premi nel campionato del mondo 1974, risultando così uno dei migliori piloti attuali di F. 1. Una enorme moltitudine lo ha acclamato al suo passaggio e Lole ha salutato con visibile commozione, essendo poi ricevuto dalle alte autorità civili della città. Con il trionfo finale nell'ultima corsa del campionato, Reutemann ha riaffermato la sua capacità di guida, facendo così tacere molti dei suoi denigratori che ultimamente, specie fra i giornalisti, lo tacciavano di essere pauroso, di ritirarsi spesso e di non arrivare mai primo, ma sempre nei posti di secondo rilievo. Con le sue tre vittorie, Lole ha messo a tacere le malelingue ed ha ripreso il posto che si meritava nell'ambito dei piloti argentini, essendo attualmente il migliore in campo internazionale.

Le feste con cui è stato ricevuto nella sua città, lo hanno certamente ripagato dei malumori e delle crisi dovute al mancato riconoscimento dei suoi meriti. Dopo l'affermazione in Austria Lole si era presentato in una trasmissione diretta per l'Argentina, effettuata negli studi della BBC di Londra, e in presenza dell'ambasciatore argentino non ebbe peli sulla lingua nel dire che quando vinceva tutti correvano a baciarli le mani, ma quando si ritirava o arrivava solo piazzato erano molti coloro che scrivevano articoli infangandolo. Le sue parole fecero epoca in Argentina e da allora è nato un movimento in sua difesa che si è visto appoggiato dai trionfi di Lole nel mondiale 1974.

## Una 500... FORD si aggiudica il « Motore Fuso »

CARPI - Successo senza precedenti e non certamente previsto in questa misura, data anche la stagione avanzata, per la IV edizione del «Trofeo del Motore Fuso» di gincana sprint, che ha chiuso l'attività 1974 della Modena Corse. Moltissimi i partecipanti ed anche un pubblico eccezionale tanto che si sono formati degli ingorghi con colonne di autovetture sul cavalcavia dell'autostrada del sole che passa poco distante dal Kartodromo di Carpi. Il successo è spettato (meritevolmente) a Ghidozzi su una Fiat 500 con motore Ford 1600. Si tratta di uno speciale «adattamento» del costruttore di Maranello Gozzoli che ha preparato questa macchina con interessanti caratteristiche, diremmo avveniristiche. Infatti dopo aver collocato il motore Ford 1600 a fianco del pilota, Gozzoli per questa prova l'ha messo in posizione centrale. La macchina è dotata di tre impianti frenanti, uno per le ruote di destra, uno di sinistra e uno per tutte e quattro le ruote, azionati da diversi pedali.

C'era Santiago De Tomaso, figlio del costruttore argentino, che si è classificato al settimo posto, era al volante di una 127 della ditta Benelli di Pesaro. Si è cimentato anche Schenetti con la Mexico che ha ottenuto un risultato notevole considerando anche che la macchina è molto impegnativa.

IV TROFEO DEL MOTORE FUSO, gincana sprint - Kartodromo di Carpi - 17 novembre 1974.

#### LE CLASSIFICHE

Classe 600: 1. Baldazzi (Abarth 595); 2. Cavani (Abarth 595); 3. Borghi (Abarth 595).

Classe 1000: 1. Gozzi (Abarth 850); 2. Cavani (Abarth 750); 3. Foschini (Abarth 750).

Classe 1300: 1. Conterini (Cooper); 2. Gazzotti (X-1/9); 3. Cazzola (Fiat 128 Rally).

Classe oltre 1300: 1. Ghidozzi (Fiat 500 motore Ford 1600); 2. Gozzoli (Fiat 500 motore Ford 1600); 3. Schenetti (Ford Mexico).

Classifica Generale: 1. Ghidozzi (Fiat 500-Ford); 2. Gozzoli (Fiat 500-Ford); 3. Baldazzi (Abarth 595).

Classifica femminile: 1. Laura Bompani (Fiat 127); 2. Cristina Mucchi (Fiat 127); 3. Silvia Losi (850 Coupé).

Classifica Super Stock Car: 1. Puviani; 2. Baldazzi; 3. Ciriello.

**BOERI - BULLANI con l'ASCONA**  
di **CONRERO** validi avversari  
del brianzolo di Francia «TCHINE»

**Col «MONTE» junior**  
**vince 700.000 lire**  
**e... il MONTE maxi**

**MONTECARLO** - Il 42. Rally di Montecarlo, quello « vero », ha già il primo iscritto. E' « Tchine », brianzolo d'origine, 33enne, da quattro stagioni nel mondo delle corse francesi prima come specialista delle salite, poi come navigatore di Robini e finalmente da quest'anno pilota da rally a sua volta. La possibilità di affrontare la grande avventura invernale se l'è guadagnata vincendo una « borsa » speciale di 700 mila lire insieme alle 450 mila messe in palio da Ranieri III: il premio per il vincitore del IX Montecarlo Junior.

Per « Tchine », in coppia con Gandolfo su una Ascona rimediata proprio per questa gara, si tratta della prima vittoria assoluta. Il coronamento di una stagione complessivamente positiva che lo ha visto autore di buone prestazioni con una piccola Jidè in diverse gare. Verissimo che i suoi più seri avversari (dopo il forfait alla vigilia di Michel Robini con la Commodore) si sono autoeliminati nelle due prime prove ma la sua è stata tutt'altro che una passeggiata.

I provinciali Kuss-Mancini, tornati alla Alfa GTV per l'occasione, hanno picchiato forte una decina di metri prima della conclusione della prova speciale di Vescavo, quasi interamente sulla terra e forse la più bella della gara. Sono riusciti a concluderla (con un secondo tempo assoluto che dice quanto forte andassero) ma i danni erano troppo gravi perché riuscissero a proseguire.

Una cosa simile è successa a Touy-Gilardi con la sola Commodore al via nella prima salita sul Turini. Sono scivolati su una placca di ghiaccio sbattendo contro una roccia. Sospensione irrimediabilmente rotta ma la (magra) soddisfazione di aver realizzato il miglior tempo, malgrado tutto.

A tenere sotto pressione « Tchine » è uscito allora uno dei tre equipaggi italiani in gara, quello di Boeri-Bullani con una Ascona-Contrero. Il giovane sanremese alla sua sesta esperienza agonistica (miglior risultato precedente: decimo assoluto e primo in gruppo uno ai Monti Savonesi) ha confermato le sue doti che non sono poche. Alla fine il secondo posto assoluto è tutt'altro che casuale, suffragato fra l'altro dal miglior tempo al Col du Savel e al secondo passaggio sul Turini (questa volta in condominio con « Tchine »). Poteva fare di più se solo avesse avuto un motore un po' più fresco e la possibilità di provare maggiormente.

Alle spalle di Boeri, felicissimo comunque del risultato ottenuto e deci-

so a rinnovare nel prossimo anno la sua esperienza in gare francesi, due « giovani lupi » d'oltralpe: Ivoy-Girelli e Terzi-Vernier, entrambi molto spettacolari su due sorprendenti Simca Rally 2, macchinette che in Francia continuano ad avere un grosso successo, anche di risultati. Quinti avrebbero potuto classificarsi Isnardi-Scimone (Ascona) se non fossero stati handicappati dalla rottura del cambio che gli ha costretti a fare le due ultime prove in seconda, ovviamente più preoccupati di raggiungere il traguardo che non di fare i tempi. La classifica li presenta in decima posizione ed il piazzamento non riflette il loro valore.

Né il 12. posto riflette quello di Guillaume-Marin. Il vincitore della scorsa edizione per la prima volta con una Ascona ha pagato la mancanza di affiatamento con la macchina oltre che varie disavventure (le cinture slaccia-

**IX MONTECARLO JUNIOR, rally internazionale riservato ai Gr. 1 - Monaco, 15-17 novembre 1974.**

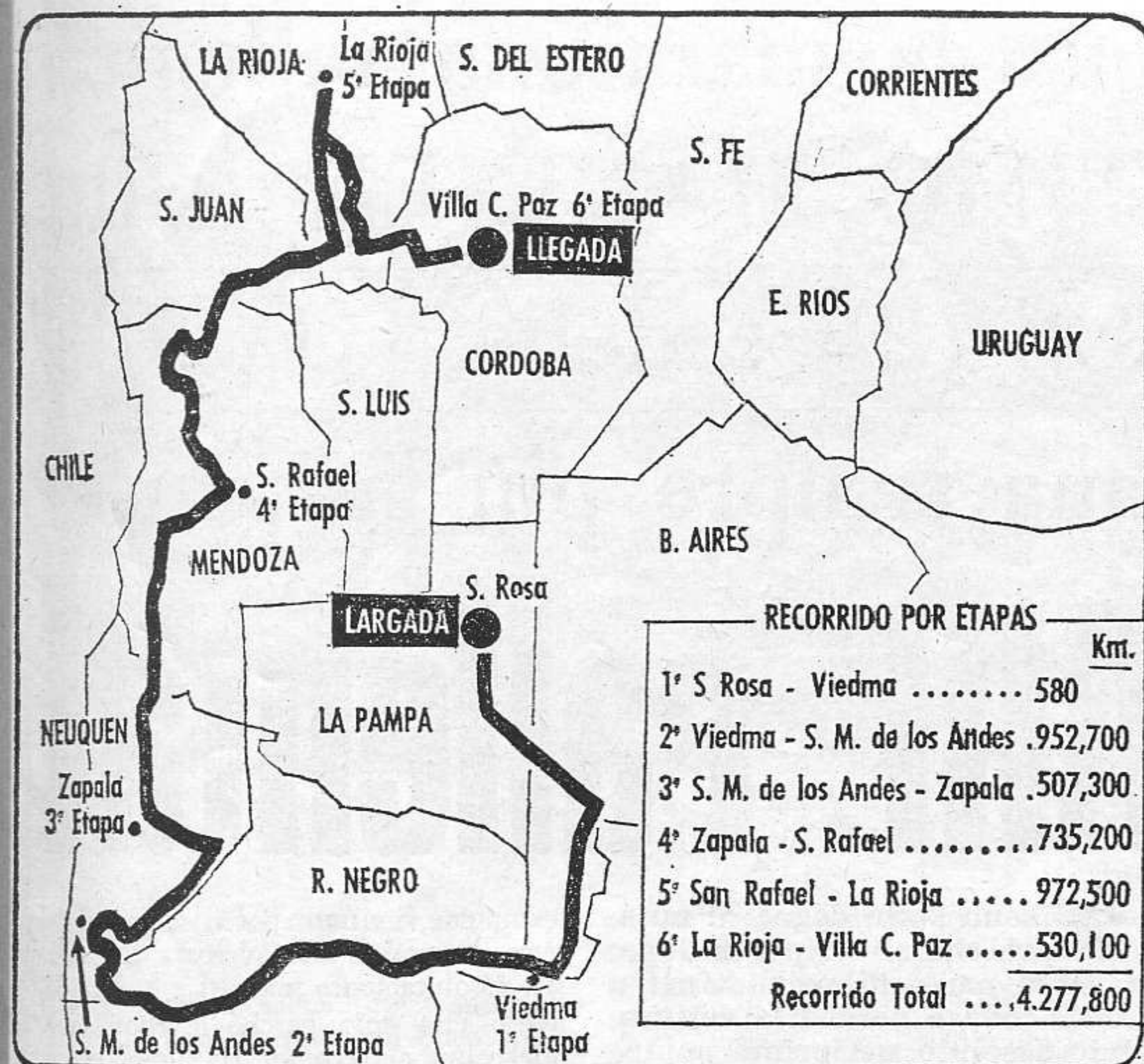
#### CLASSIFICA GENERALE

1. « Tchine »-Gandolfo (Opel Ascona) 1.13'38"; 2. Boeri-Gullani (Opel Ascona) 1.15'01"; 3. Ivoy-Girelli (Simca Rally 2) 1.15'28"; 4. Terzi-Vernier (Simca Rally 2) 1.16'34"; 5. Lartigue-Lombardo (Simca Rally 2) 1.17'17"; 6. Orlandini-Brunazzo (BMW 2002 TI) 1.17'42"; 7. Blanchy-Testa (Opel Ascona) 1.17'54"; 8. Collard-Descour (Opel Ascona) 1.18'09"; 9. Pantalacci-Annie Rahier (Simca Rally 2) 1.18'10"; 10. Isnardi-Scimone (Opel Ascona) 1.19'09".

tesi sulla terra, un testa-coda sul Turini, una foratura al Savel) mostrando comunque in qualche prova che col volante ci sa fare. Per il giovane nizzardo andrà meglio la prossima volta ed andrà meglio anche per gli organizzatori. In pochi, giovanissimi (età media dello staff organizzativo: 22 anni) hanno messo insieme un rally incredibilmente valido, vuoi come scelta di percorso, vuoi per la formula « solo gruppi uno » che lo scorso anno erano stati i primi ad introdurre in Europa. Hanno insistito sulla stessa strada malgrado sia caduto loro addosso il maxiscopero delle poste francesi, causa principale dei (soltanto) 35 equipaggi al via.

Aperto le porte a tutti i gruppi si potevano raggiungere facilmente il tetto dei 120-130 partenti e salvare (con le iscrizioni) il bilancio. Non lo hanno fatto per coerenza e per una dimostrazione di serietà che dovrebbe insegnare qualche cosa a molti.

g. r.



## Con questa corsa gli argentini ricercano l'UNITÀ nazionale

**BUENOS AIRES** - Ha preso la partenza da Santa Rosa la prima tappa del G.P. Turismo Nazionale, denominato anche « G.P. Unità Nazionale » nella speranza che almeno le corse possano riunire e pacificare gli argentini, autori di una morte politica ogni dieci ore. Un Gran Premio che vanta la partecipazione di 189 vetture e che vedrà il suo svolgersi in sei tappe: da Santa Rosa a Viedma per 580 km; da Viedma a S. Martin de los Andes di 952,700; da S. Martin a Zapala di 507,300; da Zapala a S. Rafael di 735,200; da S. Rafael a La Rioja di 972,500 e infine da quest'ultima località a Villa Carlos Paz di 530,100 per un totale di km 4.277,800. Una corsa lunga e difficile che è senza dubbio il classico banco di prova per macchine e uomini impegnati in un estenuante rincorrersi lungo le difficilissime strade di montagna argentine.

Questa corsa, alla quale partecipano tutti i migliori del momento, ha avuto inizio nel 1957 e la vittoria più eclatante è senza dubbio quella della svedese Emy Rosqvist che nel 1962 batté tutta la più agguerrita concorrenza maschile, mentre il pilota che ha conseguito il maggior numero di successi di tappa è stato Gaston Perkins che ne ha vinte ben 18.

Una corsa dura che attingerà i 2.000 metri d'altezza per selezionare, dopo un duro rodaggio, gli equipaggi vincitori che usciranno da 55 FIAT 125 coupé e 52 Peugeot 504 nella classe « C », e da 79 FIAT 128 IAVA e soltanto 5 Renault 12 nella classe « B2 ». E mentre nella classe maggiore le probabilità di vittoria, almeno sulla carta, sono equamente distribuite fra i due schieramenti, nella classe « B » la Fiat ha indubbiamente le maggiori chances per riportare il trionfo finale.

### RECALDE si conferma anche di cervello

**CORDOBA** - Tre presenze in Turismo Carretera e due nette affermazioni, di cui una nel G.P. della Montagna, stanno chiaramente a dimostrare che il cordovese Jorge Recalde è un pilota di qualità. Già dicemmo che alla sua prima apparizione nella nuova categoria — e v'è senz'altro una netta differenza con la TN — aveva lasciato a bocca aperta pubblico ed avversari affermandosi in modo netto. Vincendo ora, ha ripetuto la sua strabiliante prestazione, sia pure in un ambiente familiare, con una tale scioltezza da meritarsi l'applauso di tutti.

La gara si è svolta su un percorso montagnoso di km 78,7000 fra andata e ritorno e già poco dopo il via Recalde, partito in settima posizione, era già al quarto posto pur essendo primo come tempo impiegato. Recuperata ancora una posizione nella fila dei partenti, Recalde si aggiudicava la prima frazione col tempo di 1 ora 02'06" (media 87,434 kmh) davanti a Gradassi in 1.02'20" e Traverso in 1.02'45".

Nel percorso di ritorno Jorge Recalde partiva in prima posizione e per un certo tempo si preoccupava soltanto di controllare la corsa degli avversari. Pur lasciandosi sorpassare da Gradassi per restargli in coda, speculando così sul vantaggio acquisito, Recalde era pronto a trarre profitto da ogni situazione favorevole, così quando Gradassi accusava un lieve cedimento al motore e Traverso si fermava per raddrizzare una barra storta in seguito ad urto contro la parete rocciosa, il cordovese assumeva decisamente il comando della corsa per terminare indisturbato vincitore.

a. c. b.

#### LA CLASSIFICA

1. Jorge Recalde (Ford) in 2.20'06" alla media di 86,724 kmh; 2. Gradassi (Ford) a 2'30"; 3. Martinez Boero (Chevrolet) a 8'08"; 4. Lizeviche (Dodge) a 20'37"4; 5. Giordano (Torino); 6. C. Iglesias (Ford).

#### CLASSIFICA CAMPIONATO ARGENTINO TC

1. Gradassi con punti 111; 2. Martinez Boero, 62; 3. Traverso, 61; 4. Hermanos Suarez, 48; 5. Recalde, 46; 6. C. Marincovich, 33.

# Già durissima nella prima fase la maratona rallistica nelle FORESTE inglesi: TIMO MAKINEN nella morsa della Lancia STRATOS (2<sup>a</sup>) e delle TOYOTA (col gioco mondiale all'italiana sempre più suspense)

## Ordine a MUNARI: rallenta!

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

**YORK** - I componenti il « circo » si sono riuniti a York in maniera meno incerta di quanto accadde un anno fa, quando stava scoppiando la crisi del petrolio. Naturalmente il nocciolo della competizione consisteva nella nota corsa attorno alcune delle foreste inglesi, del Galles e della Scozia, con tempo le cui condizioni erano difficili da prevedere, trattandosi del mese di novembre, e c'era la solita situazione « scandinavi-contro gli altri » (21 fra i 50 piloti di maggior spicco erano scandinavi) come pure aspetti familiari quali lo sforzo per tentare il tutto per tutto da parte della Ford. Quest'anno, però, al centro della scena c'erano le due squadre italiane.

La Fiat era presente in forze e nella settimana precedente l'inizio della gara si aveva un poco l'impressione che tutti fossero tesi a un punto che avrebbe potuto mettere in pericolo i risultati. In effetti era un'impressione sbagliata perché l'unica vera carta importante in mano alla Fiat era la sicurezza delle vetture (ognuna, a questo scopo aveva il motore a due valvole). In qualche modo, dopo che era stata pubblicata la lista definitiva degli iscritti, con tre Fiat, gli sforzi per portare in gara una quarta 124 Rally avevano avuto successo.

### La FIAT... scandinava

Era anche stato deciso che questa competizione è una specialità scandinava per cui, a parte Paganelli e Russo, le coppie Fiat erano le seguenti: Aho-Kinnunen, Carlsson-Reinicke e Aaltonen-Easter. Il direttore Silecchia non aveva nessuna speranza di ottenere la vittoria assoluta e ha quindi raccomandato ai suoi piloti di andare cauti, in caccia di punti. Se non altro Aaltonen era fiducioso che sarebbe riuscito a ottenere un buon piazzamento, ma nella maggioranza gli altri correvano consapevoli di essere handicappati in fatto di potenza.

Contro la Fiat, la Lancia schierava una Stratos e due coupé Beta. Il coequipier di Munari, Mannucci, si era preso l'influenza per cui all'ultimo minuto sulla Stratos n. 3 il suo posto è stato preso da Sodano. La linea della Stratos era sciupata dalla fila di fari, però, come la Beta, la vettura era pre-

**YORK** - Le fasi iniziali del Rally del RAC sono state degne di nota soprattutto per la brillante guida di Munari, che si è ripreso dopo una partenza piuttosto esitante — ha perso parecchi secondi nella seconda prova speciale, per via di un testa-coda e perché la vettura slittava spesso — e ha preso il comando assoluto nel primo pomeriggio, lanciando la sua Stratos in mezzo alle foreste del Galles con stile e fiducia in se stesso veramente fantastici. Durante la sera del 16, però, le tattiche del team Lancia lo hanno fatto procedere con meno irruenza e durante la notte ha dovuto cedere la prima posizione a Makinen. Ormai, comunque, la vettura di Makinen era l'unica competitiva fra le quattro Ford al via, mentre il rally cominciava a svolgersi, come al suo solito, in modo imprevedibile ed appassionante.

Nelle prime ore del giorno 17 Munari ha conservato il suo secondo posto, mentre Walfridsson guadagnava piano piano terreno nei suoi confronti; una minaccia che si è un poco alleggerita quando lo svedese ha commesso un errore la domenica mattina, per poi aggravarsi di nuovo mentre gli equipaggi procedevano verso York e la sosta notturna della domenica. A questo punto le quattro Fiat erano fra le prime venti vetture.

parata in modo impeccabile. Secondo la strategia di Fiorio, finché le tre vetture avessero marciato forte la Lancia avrebbe lanciato la sfida per la vittoria assoluta, ma si doveva ricordare che era soprattutto d'importanza vitale ottenere punti nel campionato. C'era, a proposito, un'altra squadra di macchine italiane iscritta per il premio costruttori, cioè tre Alfa Sud che facevano gareggiare l'Alfa Romeo Gran Bretagna, animata si ha l'impressione soltanto dalla speranza. D'altro canto nel Rally del RAC influiscono talmente le dure condizioni che forse la robustezza potrebbe anche dare buoni frutti. Del resto, a proposito di queste vetture, parla da solo il numero di quella affidata al miglior pilota di cui disponesse la squadra, Hilliard: 129. D'altro canto le macchine erano state provate seriamente su terreni di tipo forestale e, benché al termine del primo giorno fossero molto indietro, tiravano avanti senza guai. Le rivali principali per il premio costruttori erano ovviamente Wartburg e Skoda; i piloti di queste ultime partecipavano al rally per la prima volta ed erano chiaramente preoccupati per la risonanza che davano al fatto stampa e TV cecoslovacche.

### in gara al RAC Ford su FORD

A dominare le iscrizioni, dal punto di vista numerico, erano le varie Escort: 61 nell'elenco definitivo. In complesso erano favorite per la vit-

toria quelle ufficiali patrocinate dalla Colibri, ma in effetti il patrocinio era arrivato tardi e poiché in più il settore corse delle Ford aveva subito « tagli », le vetture erano state preparate da un terzo del solito numero di meccanici e anche in un terzo del tempo generalmente utilizzato. Sempre parlando della Ford, c'era anche il principe Michele di Kent e ancora più in fondo all'elenco (numero 143) Benson Ford junior. Quel simpatico e modesto ragazzo ha ammesso che il Rally del RAC è una delle poche gare cui può partecipare senza tirarsi dietro un mucchio di poliziotti addetti alla sua sicurezza (con dolore del settore pubblicità europea della Ford, non si doveva parlare della sua iscrizione come concorrente privato).

Erano previste serie sfide per la posizione di comando da parte delle squadre Toyota e Datsun, poi c'erano Chrysler, Vauxhall, Volvo, Saab, Porsche e BMW quasi ufficiali e perfino un paio di Lada iscritte dalla Norvegia; poi una Nissan P610 pilotata da Koujimoto e Uchiyama, cinque Mazda con motore rotante e molte altre. Su circa 300 richieste d'iscrizione, il RAC ne aveva scelte 200 e con le defezioni dell'ultima ora al via c'erano 190 vetture.

Alla partenza il tempo era limpido, ma c'era brina. Si sapeva però che per via delle recenti forti piogge molte prove speciali si sarebbero svolte su terreno bagnato e scivoloso. Sul percorso fra l'Inghilterra e il Galles c'erano parecchi tratti non caratteristici della gara e sul primo è stato Mikkola

a imporre il ritmo; per il secondo, invece, montava sulla vettura pneumatici assolutamente inadatti e quindi ha avuto vita dura perché le ruote non aderivano al terreno. Il nuovo tratto di Harewood aveva attirato oltre 12 mila spettatori paganti, più di quanti ce ne fossero a Brands Hatch per la British Airways 1000. Il tratto consisteva semplicemente di una discesa nella valle, dalla quale si doveva poi risalire. Qui Munari è sembrato essere afflitto da guai vari; ha fatto un testa-coda e si è fermato in una curva perdendo 15" nei confronti dei piloti più veloci, tanto che la gente ha cominciato a trarre premature ed errate conclusioni, pensando che la Stratos non fosse adatta al rally. Anche Ballestrieri è stato attardato da un testa-coda, mentre tra le Fiat ha fatto altrettanto Paganelli; Kinnunen era molto lento e ha perso oltre mezzo minuto (in un tratto ove i conduttori più veloci impiegavano meno di 2'50").

### Il « DRAGO » all'imbrunire

Poi attraversamento dell'Inghilterra, in mezzo a una cortina di nebbia che ha creato ritardi, per arrivare al primo dei « veri » tratti di cui quattro erano nella foresta di Clocaenog. Qui Munari si è messo ad andare sul serio, risalendo fino a portarsi al comando; lanciava la bella vetturessa con foga, in mezzo ai tetri pini nell'imbrunire. Sempre qui, le sorti della Lancia hanno avuto una battuta d'arresto quando Ballestrieri ha completato il quarto tratto di Clocaenog con il motore della sua Beta che emetteva suoni sinistri, mentre dal tubo di scarico si sprigionava un denso fumo; aveva perso tutto l'olio. Il suo ritiro ha significato un mutamento nella strategia della Lancia. Sempre nello stesso punto la vettura del principe Michele di Kent si è rovesciata, è rotolata due volte su se stessa, ma poi il principe ha continuato. Alla Saab di Blomqvist si è rotto un disco di un freno e questo ha impedito al conduttore di continuare a sfidare i leaders come stava facendo. A questo punto si sono cominciati a notare distacchi significativi, perché le condizioni erano buone, con cielo sereno, e questo voleva dire pesanti sollecitazioni per le vetture. La neve, in cui molti avevano sperato per rispar-



Dopo la prima parte del Rally d'Inghilterra, la Lancia Stratos di Munari (per l'occasione con Sodano, poiché Mannucci non stava bene) è seconda dietro l'Escort di Makinen-Liddon. Eccola in azione in una « speciale »

miare gli elementi meccanici, non c'era nelle montagne del Galles.

Dopo la dodicesima prova speciale di Penmachno, l'ordine, un poco strano per chi era avvezzo al predominio scandinavo, dovrebbe però essere incoraggiante per l'osservatore dello CSAI, il quale l'anno scorso ci disse che per gli italiani il Rally del RAC non dovrebbe presentare difficoltà: Munari 48'16"; Mikkola (Escort) 48'53"; Makinen (Escort) 49'14"; Waldegaard (Toyota) 49'20"; Walfridsson (Volvo) 49'49"; Clark (Escort) 49'56"; Blomqvist (Saab) 50'01"; Andersson (Toyota) 50'17"; Alen (Escort) 50'18"; Lampinen (Lancia) 50'51".

## Rallentamento prudentiale

Dopo la diciassettesima prova si è arrivati alla prima sosta, nella cittadina gallesse di Machynlleth, generalmente tranquilla e placida, che per qualche ora si era tramutata in una « bolgia automobilistica ». Era giunto il momento di tirare un po' di somme. Munari ha mangiato con aria torva, perché gli era stato detto di rallentare, e Fiorio ha spiegato: « Abbiamo perso una delle Beta e benchè sarebbe magnifico vincere questo rally dobbiamo cercare di garantirci punti di campionato; adesso abbiamo una sola vettura, per spalleggiare Munari e Sodano ».

Le Fiat c'erano tutte, però non prive di problemi. Aaltonen aveva perso parecchio tempo quando gli si era rotta una ruota posteriore nel momento in cui aveva urtato una pietra in una delle prime prove, poi in una di quelle di Clocaenog ci vedeva poco per via del vapore che si sprigionava dal motore della vettura. Per tutta la giornata Paganelli aveva la terza marcia che « saltava », sicché Russo doveva tenere ferma la leva del cambio; a Machynlleth i meccanici avevano dovuto sostituire il cambio.

Due fra le Opel principali, pilotate da Fall e da Pond, erano sparite per guasti al motore. Nessuna consolazione per la Ford, però, perché anche se Makinen minacciava Munari, Clark aveva perso un sacco di tempo per tornare in strada dopo avere commesso un errore in una prova speciale; inoltre per un certo tempo nessuno sapeva dove fossero finiti Mikkola e Alen. Dopo si è saputo che Mikkola e il

suo compagno Davenport si trovavano nelle buie foreste in cerca di una ruota posteriore che si era staccata ed era sparita lontano fra gli alberi. Quanto a Alen, si era fermato; più tardi in serata la sua Escort marrone e oro è arrivata a tutto gas nella via principale di Machynlleth, ma era tardi anche se di poco: due minuti di troppo, che lo hanno fatto eliminare. Del resto è improbabile che la macchina avrebbe potuto continuare per molto, dato che il motore era « cotto ».

Culcheth ha « amputato » la sospensione anteriore della sua Dolomite urtando una catasta di legna, la Toyota faceva ottima figura, con due vetture fra le prime dieci (Waldegaard e Andersson) mentre la Datsun — in quella che potrebbe essere la sua ultima apparizione in Europa con vetture ufficiali — non era in lizza, e il suo pilota migliore, Sclater, cercava di riguadagnare tempo dopo avere danneggiato la sospensione nelle foreste.

La domenica mattina i concorrenti hanno lasciato il Galles e le vetture superstiti erano 135. A quel momento l'ordine era il seguente: Makinen, Munari, Walfridsson, Waldegaard, Coleman (Escort), Fowkes (Escort), Andersson, Rockey (Escort), Blomqvist, Eklund (Saab).

L'irlandese Coleman era andato molto bene durante la notte con la sua Escort privata e così pure Rockey, ma entrambi avevano il vantaggio di conoscere bene il percorso. Clark aveva perso altro tempo, dopo un testa-coda, ma Malkin è riuscito per un momento a portare la sua Avenger ufficiale fra le prime dieci vetture, anche se ben presto ha ceduto la sua posizione a Rohrl su Opel. Walfridsson ha urtato una barriera in una prova speciale, ha perso tempo, ma ha conservato la terza posizione; naturalmente l'accaduto ha reso la vita più facile a Munari. La gara di Fowkes si è conclusa quando l'ha tradito l'impianto elettrico.

## Verso York con Makinen leader

Dopo la trentatreesima prova speciale, tardi la domenica mattina, Makinen aveva leggermente ampliato il suo vantaggio, con 188.47 contro 190.13 di Munari, mentre Walfridsson era a 190.51, con Waldegaard staccato di due soli secondi. Mentre il per-

corso si dirigeva verso York è tornata la nebbia e le prove speciali si svolgevano in parte su fondo asfaltato in parchi pubblici, in parte nelle foreste. A metà pomeriggio le tre Alfa Sud erano ancora in gara e in buone condizioni, 94. Bertorelli, 104. Hilliard e 105. Dooley; la Mazda di McCartney era 47. e il principe Michele occupava il 110. posto con la sua malconcia Escort. Benson Ford non aveva potuto soddisfare la sua ambizione di diventare il primo americano a completare il Rally del RAC e si era pure ritirato Barry Williams su Fiat 128.

Tornando alle Fiat, la loro robustezza cominciava a dare dividendi. Agli inizi del pomeriggio Aho e Kinnunen erano 12., Paganelli e Russo 15., Aaltonen e Easter 16., mentre Carlsson e Reinicke li seguivano dappresso, al diciottesimo posto; poi veniva la Lancia di Lampinen e ora per la Casa il secondo posto di Munari era della massima importanza.

## PAT e LIZ superdame

Prima dell'ultima prova speciale, precedente l'arrivo a York, i primi dieci erano i seguenti: Makinen-Liddon; Munari-Sodano; Walfridsson-Jensen; Waldegaard-Thorselius; Blomqvist-Sylvan; Coleman-O'Sullivan; Andersson-Hertz; Rohrl-Berger (Ascona); Eklund-Cederberg (Saab); Rockey-Channon.

Fra le Dame conducevano Pat Moss e Liz Crellin con una Toyota Celica, seguite da Jill Robinson-Dylis Roger (Escort) e da Rosemary Smith-Pauline Gullick (Ascona).

Mentre il rally si avvicinava alla gelida città di York erano ancora in gara 130 vetture. Lì si sarebbero fermate per il riposo, prima di affrontare i duri tratti scozzesi dei due giorni seguenti. La situazione generale era tesa, con la Ford che cercava di resistere con una sola vettura ufficiale superstita e con la Lancia pronta ad approfittare di qualsiasi problema potesse capitare a Makinen. Inoltre fra le prime dieci vetture c'era la minacciosa presenza di due Toyota e quella squadra dava l'impressione di essere sempre più forte, a mano a mano che il rally proseguiva.

David Hodges

Il «Trofeo ACQUE» alla IMERITO, ma...

# CAVALLUCCI campione tic-tac SUD

TERNI - Alfonso Cavallucci portacolori della Scuderia Grifone Abruzzi è il nuovo campione italiano di regolarità del Centro Sud; con il quarto posto a Terni è riuscito ad ottenere quel piazzamento necessario per superare Luciano Aimone della Grifone Genova, Taloni, Faldini, La Rovere e Di Capua piazzatasi nell'ordine nella classifica del campionato.

Il Trofeo delle Acque, comunque, è stato appannaggio della nota « timer » torinese Luigina Imerito che ha superato di due centesimi di penalità l'ottimo La Rovere. L'appassionante gara che chiude il trofeo regolaristico si è snodata lungo i 45 km che collegano Terni, Piediluco e Villa Lago ed ha avuto naturalmente il suo momento culminante con le sei prove speciali. Queste si sono svolte lungo alcune strade particolarmente tortuose in salita (A-1 e C) e in discesa (B-B1) in località Villa Lago per un totale di 32 rilevamenti.

La gara, con circa quaranta concorrenti svolta a soli sette giorni da quella di Barletta che ha avuto ben 60 iscritti è la riprova che la regolarità non è finita, ma sta soffrendo perché non viene pubblicizzata in maniera adeguata.

Molti conduttori oggi sono stati disturbati da noie meccaniche (Taloni, Amici, Di Nicola, lo stesso Cavallucci) che si sono risolte tranne che per lo sfortunato Amici, senza compromettere il regolare svolgimento della competizione.

II TROFEO DELLE ACQUE - III TROFEO MEINI MAZZARI, gara nazionale regolarità - Terni, 17 novembre 1974.

### CLASSIFICA GENERALE

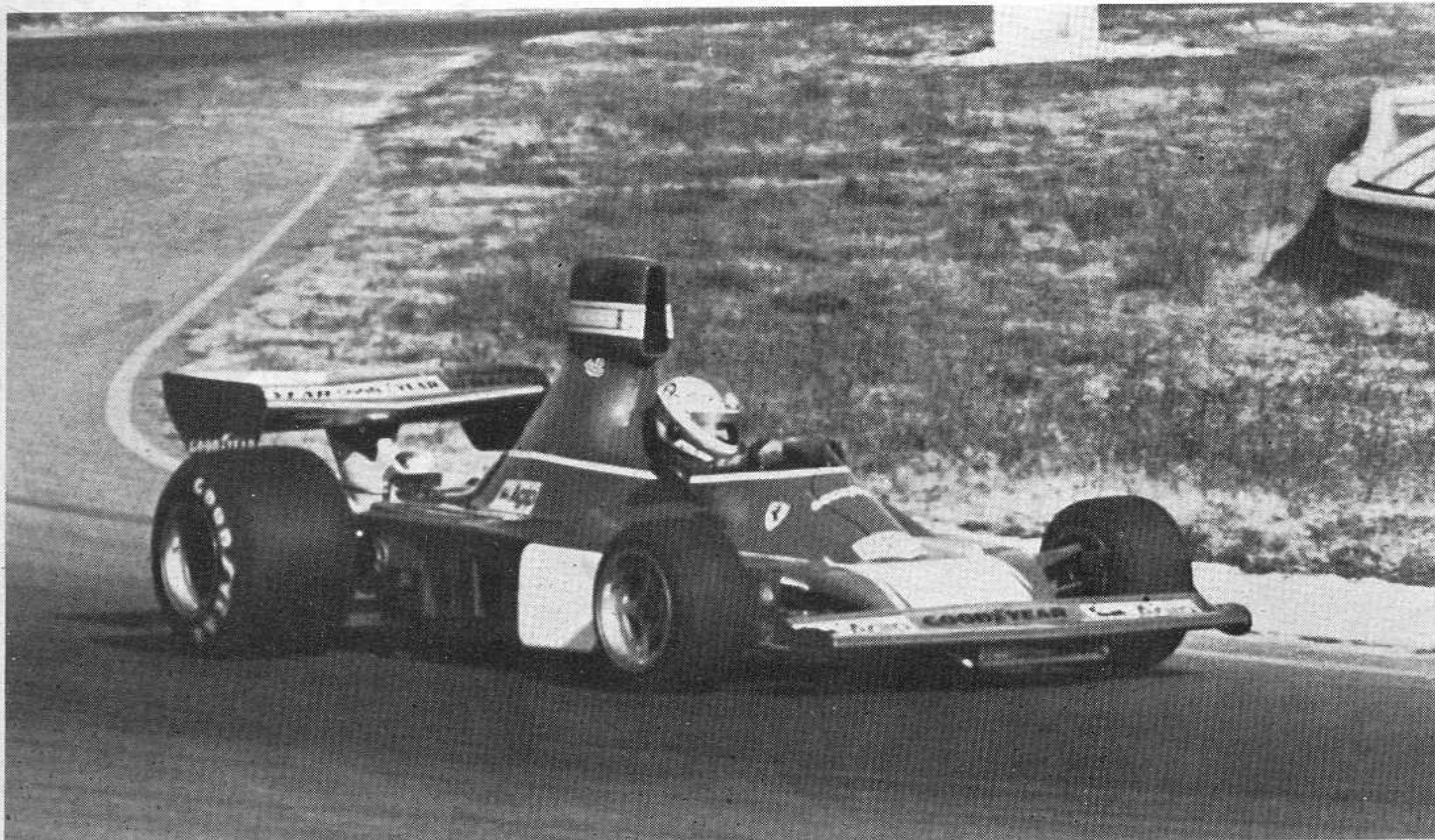
1. Luigina Imerito (Fulvia Coupé 1300) penalità 9,9; 2. La Rovere (Lancia Coupé 1.3) 11,9; 3. Aimone (HF 1600) 12,6; 4. Cavallucci (Fulvia 1300) 13,7; 5. Taloni (Mini Cooper 1000) 14,2; 6. Panerai (Fulvia Coupé) 14,6; 7. Faldini (Fiat 128) 15; 8. Di Capua (Fulvia Montecarlo) 19,2; 9. Menichetti (Fiat 128/1300) 20,1; 10. Castillet (Fulvia Coupé 1300) 21,7; 11. Bicci (Fulvia Coupé) 28,2; 12. Calogera (Fulvia Zagato 1600) 29,9; 13. Mostarda (Fiat 128 Rally Giannini) 30,1; 14. Speranza (Fiat 127) 32,1; 15. Sannitu Maria Grazia (Fiat 127) 37,2; 16. Minà (Fiat 128) 37,7; 17. Caoduro (Alfa Romeo GT Junior 1300) 42,7; 18. Pappalardo (Fiat 127) 45; 19. Muzzioli (Fiat 127) 48,2; 20. De Leonardis (BMW 2002) 55,6; 21. Cerrone (Fiat 127) 59,5; 22. Barbarino (A.112 Abarth) 59,5; 23. Gianluigi (A.112) 66,8; 24. Cantili (Fiat 127) 68,4; 25. Fatati (Fiat 128/1300) 70,6; 26. Aniello (Fiat 128) 77,9; 27. Paolotti (DAF 66) 83,3; 28. Proietti (Fiat 131) 105,4; 29. Di Nicola (Fiat 127) 112,8; 30. Ripa (Fiat 131) 112,8; 31. Mazzei (Ford Escort) p. 120,4; 32. Sanpaoli Renata (Fiat 128 Coupé 1000) 152,9; 33. Ciccioni (Opel Manta) 204,8. Non partiti: Amici (Fiat 128) e De Santis (Alpine Renault).

## Cambiati i vice-presidenti dell'A.C. Bologna

● Con la conferma — per acclamazione — del comm. Giorgio Gnudi alla carica di presidente, il nuovo consiglio direttivo dell'Automobile Club di Bologna ha iniziato il triennio 74-77 così come è stato deciso dall'assemblea dei soci.

Il nuovo consiglio è formato da: dott. Giuseppe Alvaro, avv. Angelo Auffero, avv. Amatore Battaglia, sig. William Cacchi, sig. Otello Casagrande, sig. Luciano Conti, sig. Giammaria Filipetti, comm. Giorgio Gnudi, geom. Victor Grandi, comm. Armando Guerra, ing. Tiziano Guidotti, dott. Giancarlo Jovi, sig. Paolo Moruzzi, prof. Giorgio Perazzo, dott. Renato Zambonelli.

Confermato come detto il comm. Gnudi alla presidenza dell'ente, sono stati eletti alla vice-presidenza, in sostituzione di Conti e Battaglia, l'avv. Auffero ed il dott. Jovi.



## Dopo le prove-record romane della 312 «Terribile»



Clay Regazzoni con la B3 rinnovata. La «vecchia» monoposto, che sarà usata sicuramente nei primi G.P. dell'anno, è stata rinnovata nell'avantreno. Sono stati provati anche molti tipi di alettoni e di musetti alati

Non tutte rose per  
FORGHIERI e C.

# 3 motori rotti (con -500 giri?)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

VALLELUNGA - La targa e l'adesivo «300» ideato da Autosprint non lasciavano dubbi sulla Daytona amaranto incrociata al bivio di Campagnano: preciso come un orologio (svizzero) Clay Regazzoni era puntuale all'appuntamento con il clan-Ferrari a Vallelunga, dove alle 10 di martedì ha preso il via una «4 giorni» di prove che ha visto lo svizzero impegnatissimo al pari del compagno di squadra Niki Lauda.

Pur partito all'alba da Lugano, il lungo viaggio era uno scherzo per Clay che, appena in pista, si covava con gli occhi la nuova 312 BT, provandone addirittura l'elasticità delle sospensioni con la forza del braccio come gli acquirenti di auto usate. Al contrario, era Lauda il pilota destinato a guidare nel primo turno la nuova «T» mentre Regazzoni iniziava il test con la solita 312 B3 e d'altronde la trasferta romana della Ferrari era tutt'altro che basata sull'ultima creatura di Maranello.

Almeno le prime due corse del '75 verranno disputate con la macchina classica, in quattro giorni martoriata con incessanti prove comparative che hanno interessato le sospensioni e l'aerodinamica, mentre la neonata BT, ancora nelle prime fasi di collaudo, ha girato quasi sempre nelle medesime condizioni, ed è stato molto utile poter trarre indicazioni sulle nuove gomme che la Goodyear, presente in forze con l'ingegnere Derek Williams, ha preparato per le prossime gare.

Quasi per assurdo, al momento la versione più recente della B3 è una scocca del '73 (la 0-10, quella che era di Merzario) aggiornata con una carrozzeria leggermente più stretta all'altezza delle ruote anteriori e nella presa d'aria del motore ma la modifica più appariscente è la sospensione anteriore che rispetto alla versione adottata fino al GP USA, presenta un telaio in tubi leggermente più stretto e dunque bracci del triangolo inferiore più lunghi, secondo lo stile della BT.

Sempre per la B3 ma talvolta utilizzati anche dalla BT, erano stati portati ben sei alettoni e sei musetti con spoiler già fissato (non tutti utilizzati comunque) che assieme alle prove di una enorme varietà di molle e nuovi ammortizzatori della Koni hanno fatto fare un vero tour de force all'ingegnere Forghieri coadiuvato dall'esperto in alettoni Chicchi Guglielminetti e dal neo-acquisto Tomaini che, alla sua prima uscita ufficiale con la Ferrari, denunciava ancora un'aria un po' spaesata.

Il primo test pubblico della BT, effettuato a Vallelunga e non al Mugello come qualcuno aveva annunciato fin da settembre, sia per ragioni climatiche (e per quattro giorni il tempo è stato molto amico della Ferrari) sia perché secondo Forghieri e l'avvocato Montezemolo la pista romana è determinante per la messa a punto di una macchina, è stato oltre a tutto utile per conoscere più da vicino i particolari costruttivi della futura prima-donna di Maranello. Come già si era intravisto, il particolare più nuovo (cambio a parte) è la sospensione anteriore che presenta un braccio superiore a bilanciere ed un triangolo inferiore con lati molto lunghi. Veramente notevoli il telaio a gabbia che sopporta l'attacco esterno del triangolo inferiore, realizzato in magnesio fuso, e soprattutto la minuscola barra stabilizzatrice di disegno del tutto inedito. Dalla sommità dei due gruppi molla-ammortizzatore partono due bielle lunghe non più di 12 cm. e verticali all'asse della macchina che inferiormente sono infulcrate a leve sciolte con quattro fori di regolazione e che a loro volta sono fissate all'estremità di una barra di lunghezza estremamente ridotta (circa 15 cm.).

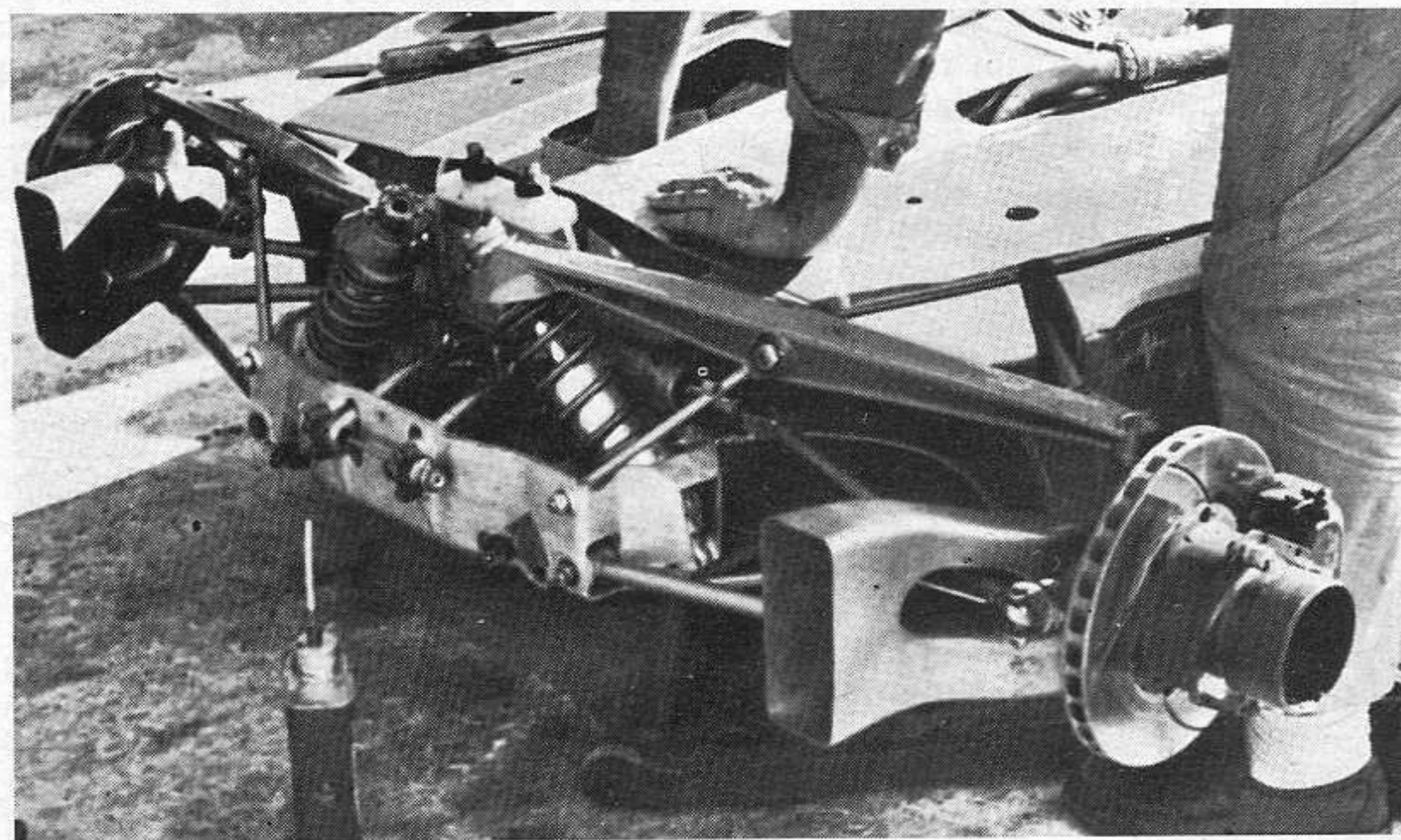
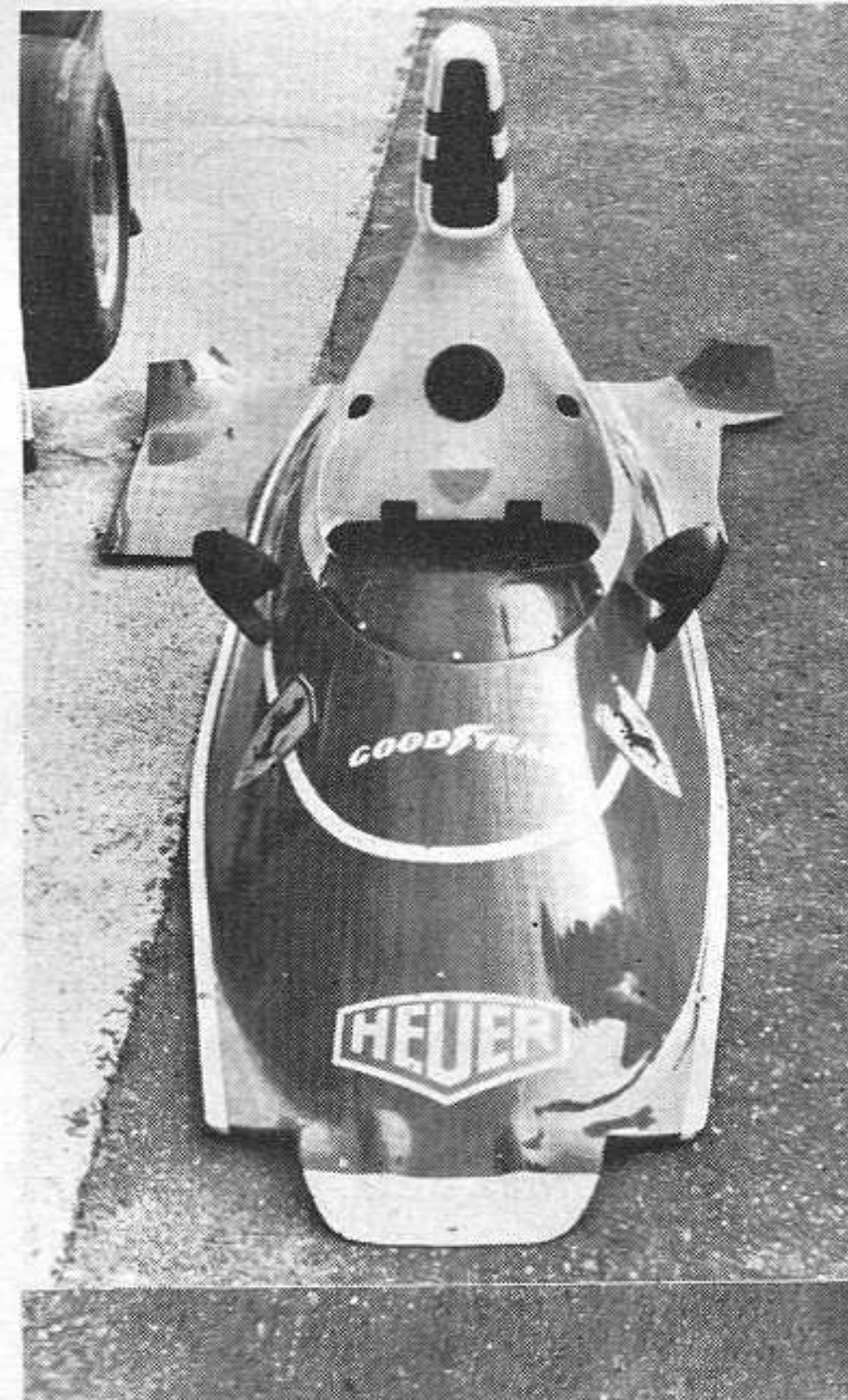
No-comment da parte dell'equipe modenese circa i motori utilizzati pur se si è avuto l'impressione che appartenessero all'ultima chiacchierata versione con i tanto attesi 500 giri in meno, ma la mancanza di un limitatore e soprattutto della spia rossa al contagiri non ha reso possibile la controprova.

Ben tre sono stati i propulsori avariati e, pur con la scusante della notevole percorrenza, sembra che alcuni problemi che hanno bloccato le macchine quest'anno si ripresentino puntualmente. In ogni caso le rotture non hanno intaccato l'umore della squadra, sempre piuttosto alto in virtù dei tempi realizzati soprattutto da Lauda che con la sua mentalità tipicamente tedesca (almeno quando è al volante) riesce ad esprimersi in prova tanto come in gara. «Volevamo constatare se il secondo in meno guadagnato a Fiorano dalla BT fosse un risultato apprezzabile anche a Vallelunga», dichiarava l'assistente alla presidenza Luca Montezemolo, aggiungendo che «la nuova macchina è stata superiore alle aspettative mentre anche le modifiche alla B3 fanno ben sperare per il futuro più vicino».

L'07'75 con la BT e l'07'77 con la B3 modificata sono i nuovi limiti della pista di Vallelunga ed è anche la prima volta che una macchina scende sotto il muro del minuto ed otto secondi. Comunque pur con gli innegabili miglioramenti crediamo che sia ancora presto per gridare al miracolo



Sopra, prima uscita di Tomaini nel nuovo clan. Il torinese era un po' spaesato, anche perché non stava troppo bene. A destra, un pezzo della T. Sotto, il nuovo e singolare avantreno della «trasversale»



perché segnare tempi di almeno un secondo al di sotto dell'ormai vecchio 1'08''55 della Matra di Cevert ci sembra almeno doveroso per restare al passo con le altre squadre che naturalmente non restano inoperose.

I collaudi comunque proseguiranno fitti al Castellet dove la squadra sarà impegnata nella prima settimana di dicembre ed ancora a Vallelunga poco prima di Natale. Sempre a tempo pieno dunque i due piloti che si concederanno soltanto una decina di giorni di vacanza sciistica a metà dicembre a St. Moritz. In pratica, l'unico impegno di Regazzoni in quel periodo è stato preso con Autosprint che il 16 dicembre gli consegnerà il premio per il secondo posto nel mondiale.

Clay ha assicurato che, nonostante la gran voglia di riposarsi, non vorrà mancare alla cerimonia.

Ed ecco infine la sintesi delle prove articolate giorno per giorno.

Martedì. Clay inizia con la vecchia «B3» che comunque monta ancora l'avantreno tipo 74. La prima prova consiste nel collaudo di nuovi gruppi molla-ammortizzatore e lo svizzero pazientemente si fermerà numerose volte per le tarature. I tempi inizialmente si mantengono attorno al minuto e 10 per scendere fino a 1'09'' che, a causa di un eccessivo sottosterzo lamentato dal pilota, resterà la miglior prestazione del giorno per Regazzoni che alle 14,10 con la pressione dell'olio a zero interromperà la prova.

# La FERRARI in «amichevole» con gli inglesi al CASTELLET



Per Lauda il lavoro con la BT era iniziato alle 11 precise ma fino alla sosta per il pranzo era stato più il tempo perso per le più elementari regolazioni (camber, leveraggio cambio, pedaliera ecc.) che quello speso in pista. Nel pomeriggio però l'austriaco, complice anche una serie di gomme non proprio da gara, iniziava una bellissima progressione che metteva in evidenza le doti della nuova macchina, apparsa decisamente molto più pulita e composta in curva (soprattutto nell'inserimento) rispetto alla B3. «La Good-year mi ha fatto un bel regalo di Natale! — diceva con un tono semi-acido, durante una sosta Niki — con queste gomme nuove sento troppe vibrazioni». E nonostante questo non aveva faticato a scendere in pochi giri fino ad 1'07''7 ma poco dopo la prova di un nuovo alettone con profilo fortemente sdoppiato e bordo d'entrata a freccia rivolta verso l'interno sul quale venivano fondate molte speranze e che invece è stato un po' una delusione, riportava i tempi sopra il minuto ed otto.

Poco dopo però viene montato un alettone altrettanto nuovo (avariata la B3 alcune prove sono state eseguite con la BT) ma decisamente più redditizio con superficie piuttosto piatta e flap piuttosto accentuato. Il momento è ormai magico e l'austriaco decisamente scatenato ferma per due volte i cronometri sul tempo di 1'07''5 che permette di sperare in una stagione fortunata come quella appena conclusa e magari con un finale meno amaro.

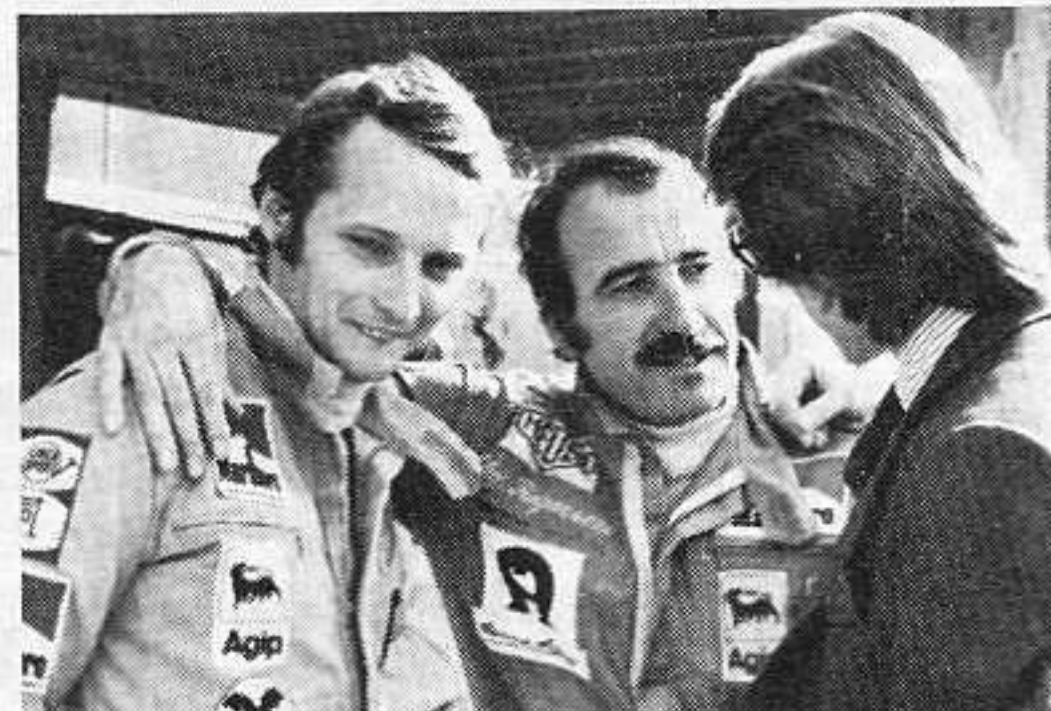
Mercoledì. E' assente Montezemolo che si è recato in giornata a Londra per una riunione della associazione costruttori, da lui definita inutile. Il programma rispecchia quello del giorno prima e Lauda riprende con la macchina invariata ma si ferma quasi subito per l'acceleratore tende a bloccarsi. Il nervosismo per l'inconveniente (se ne è accorto in «trinca») carica ancora di più il piccolo austriaco che, tornato in pista, ripete ancora per due volte il «tempone» della sera precedente.

Dal canto suo Clay proseguiva i lavori del giorno precedente con frequenti soste per la regolazione degli ammortizzatori anteriori e prima del pranzo lo stop sarà piuttosto lungo per permettere ai meccanici di allargare a colpi di forbice le prese d'aria sul bordo superiore della carrozzeria. I tempi si mantengono sotto il minuto ed otto e saliranno soltanto quando verrà montato l'alettone con profilo fortemente sdoppiato ma più tardi con un alettone collaudato e dopo un'ennesima sosta per cambiare ammortizzatori, lo svizzero fermerà per due volte i cronometri sul tempo di 1'08''5 che resterà la sua migliore prestazione della giornata. Ad un certo momento sembrava che il test fosse finito un po' prima del solito ma in chiusura di pomeriggio Forghieri dirottava Lauda sulla B3 e proprio sul finire l'austriaco riusciva a «limare» tre decimi al tempo di Regazzoni, complice anche una polemica tornata dopo una sosta per fissare il musetto che, con una vite allentata, vibrava in velocità.

Giovedì. Si inizia più tardi del solito perché la mattinata è piuttosto umida e soltanto alle 11 Regazzoni potrà scendere in pista con la BT e girare tranquillamente sempre al disotto dell'8'05 nonostante alcune preoccupazioni per il sotto-

sterzo eccessivo solo in parte eliminato da alcune gomme che la Good-year ha definito di miscela inedita. Intanto Lauda è molto impegnato con la B3 sulla quale i meccanici hanno montato la nuova sospensione anteriore a bracci più lunghi. Il parere dell'austriaco è del tutto positivo ed infatti dopo le solite soste per gli ammortizzatori, tema dominante della «4 giorni», segna un significativo 1'07''7, vale a dire sette decimi al di sotto del tempo della B3 del febbraio scorso.

Constatato il miglioramento Forghieri ordina di rimettere la macchina nelle condizioni originali per una controprova e Lauda potrà riprendere la guida della macchina soltanto alle 14. Riesce a compiere soltanto qualche giro perché poco



I due amiconi, Niki e Clay, assieme a Montezemolo. I due piloti trascorreranno assieme un po' di ferie

dopo il motore va ad undici cilindri ed ufficialmente viene data la colpa ad una candela che, a causa della porcellana rotta, non favoriva l'accensione con conseguenti guai alle valvole. Per Lauda dunque il test era finito e ne approfittava per partire subito.

Intanto Regazzoni sul finire della mattinata prendeva sempre più confidenza con la BT, e, nonostante il motore sia ormai stanco, non fatica a scendere fino ad 1'07''8 che resterà la sua migliore prestazione con la nuova macchina. Dopo pranzo potrebbe forse migliorare anche perché viene montato l'alettone che ha permesso l'exploit di Lauda ma una lunghissima sosta per cambiare le candele (occorre smontare il radiatore ed il serbatoio dell'olio!) una delle quali è rimasta incastrata nella sua sede, impedisce allo svizzero di girare convenientemente. E' ormai tardi quando potrà riprendere ed inoltre una fumata azzurra analoga a quella che ha fatto tremare i 100.000 di Monza fa capire che il guaio della candela non era stato che l'avvisaglia della rottura più grave.

Venerdì. Gira soltanto Clay con la B3 e si cerca anche di fare in fretta perché l'intera squadra giustamente comincia ad accusare la fatica. Anche dal vice-campione del mondo si attende una risposta sulla nuova sospensione anteriore ed infatti verso la fine della mattinata Clay potrà esprimersi favorevolmente. Con la B3 vecchia maniera non potrà scendere al di sotto dell'1'08''5 mentre dopo l'aggiornamento riuscirà tranquillamente a segnare il tempo di 1'08''1.

buzz.

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

ROMA - Quattro chiacchiere «a caldo» con Luca Montezemolo il giorno dopo la riunione dei costruttori F. 1 a Londra e il giorno prima della conclusione del doppio test 312 T/B3 a Vallelunga.

«L'incontro al London International Hotel — dice l'assistente personale dell'ing. Ferrari — ha innanzitutto chiarito il futuro della BRM, che molti davano ormai per emarginata dai giri dei Grandi Premi. Mr. Stanley ha confermato l'avvenuta acquisizione da parte sua della maggioranza del pacchetto azionario della BRM ed ha annunciato che le stesse monoposto 12 cilindri continueranno l'attività agonistica con il nome di Stanley-BRM, dove Stanley non indica certo il costruttore del telaio... (piloti saranno Chris Amon e, molto probabilmente, Mike Beuttler - n.d.r.). Nella riunione la Ferrari ha ottenuto due successi "personali". E' stata finalmente accolta la nostra proposta di allargare la base dell'associazione costruttori di F. 1 con l'accettazione di altri membri, quali le due squadre americane, la Hesketh e la G. Hill-Embassy. E' stato così superato l'ostacolo rappresentato dalla sistematica e discriminatoria opposizione dei tradizionali costruttori inglesi che vedono ora compromessa la loro voce specialmente nelle discussioni sui regolamenti tecnici. E' stato inoltre ribadito e approvato il "no" (della Ferrari) alle partenze garantite nei G.P. per due monoposto di ciascuna delle prime cinque classificate nella Coppa dei Costruttori F. 1, a prescindere dal tempo realizzato in prova. Era un progetto che da anni stava a cuore alla Lotus, come dire a Colin Chapman».

Gli impegni autunnali della F. 1 Constructors Association non si fermano qui. Il segretario del club Peter McIntosh ha già con-

vocato i delegati per venerdì prossimo, sempre nell'elegante e comodo hotel dell'aeroporto di Heathrow, per discutere di problemi tecnici.

Sul lavoro svolto del team Ferrari a Vallelunga, Luca Montezemolo ha ben poco da aggiungere a quanto detto ad Autosprint e ad altri giornali: «Non mi stanco di sottolineare l'ammirazione dell'ing. Ferrari, dei tecnici e mia personale nei riguardi di Niki Lauda e di Clay Regazzoni, che cito in ordine alfabetico. Già all'indomani del G.P. degli Stati Uniti essi hanno accettato con encomiabile spirito di sacrificio e con una accresciuta volontà di riscatto (dalla sfortuna) il duro e lungo programma di preparazione alla stagione '75. Sempre disponibili, spesso addirittura su loro richiesta, Clay e Niki appaiono oggi diversi sul piano umano, più maturi, più generosi e più umili, più consapevoli della superiorità della Ferrari. E ancora più amici di prima. Ed a conferma di questa loro rinsaldata amicizia, che secondo certa gente si era incrinata nell'ultimo scorcio del mondiale, sta il fatto che i due hanno preso in affitto a St. Moritz una villa in comune per trascorrere insieme il ristretto mese di meritate vacanze che i nostri programmi gli impongono. Un solo intervallo di lavoro: dal 2 al 6 dicembre saremo tutti al Paul Ricard per una serie di prove di verifica e, su richiesta di Tyrrell e McLaren, comparative».

Le due squadre di lingua inglese hanno chiesto ed ottenuto dall'ing. Ferrari questo confronto aperto e preliminare a poco più di un mese dall'inizio del campionato. E' una specie di «amichevole» che, come nel calcio, servirà a collaudare le condizioni di una squadra nei confronti di un'altra ed a verificarne gli ambiziosi progetti.

Lino Ceccarelli

# Ai vaniloqui e ai rinvii (di comodo) della CSAI rispondono (coi fatti) l'ANCAI e AUTOSPRINT



## AFFIDARE all'AUTODELTA la squadra F.2

## Aperta fra i nostri lettori

# una SOTTOSCRIZIONE per F. ITALIA

GENOVA - In chiusura di convegno de Adamich a nome dell'Associazione Corridori ha presentato le soprariportate due mozioni interessantissime, che però non sono state discusse e quindi non hanno avuto nessuna pubblicità presso i presenti al convegno per il fatto che il segretario Saliti non le ha giudicate «tempestive», non ostante il convegno stesso avesse l'andamento informale che sappiamo.

La prima riguarda una proposta dell'AUTODELTA a proposito di FORMULA 2. L'emanazione sportiva dell'Alfa Romeo è disponibile perché le sia affidato tutto il materiale di F. 2 esistente, ed il contributo in denaro previsto per quest'anno: l'Autodelta quindi si impegnerebbe a gestire la stagione di due piloti italiani con la propria organizzazione. E' molto di più di quanto l'ing. Rogano si poteva aspettare da Ferrari, quando in agosto andò a Maranello per proporgli di «allenare» in Formula 1 uno dei due azzurrini, in cambio della solita cifra. Il nuovo presidente dell'Alfa, dottor Cortesi, con l'attuazione di simile iniziativa diverrebbe veramente un benemerito dello sport automobilistico. Entrare nel «giro» dell'Alfa Romeo potrebbe significare, oltre alla

garanzia di correre davvero in Formula 2, la possibilità oggi o domani, di arrivare all'eventualità della squadra ufficiale, possibilità molto più concreta con l'Alfa che non (da sempre) con la Ferrari.

E non parliamo di altre soluzioni diverse del programma F. 2, ricorrendo a suddivisioni di pani o a non meglio garantiti costruttori minori.

L'altra proposta ANCAI-de Adamich parte da un'iniziativa di Autosprint. Poiché si fa un gran parlare di aiuti ai nostri giovani piloti, ma in concreto si fa ben poco, abbiamo proposto di lanciare, con l'ANCAI, una sottoscrizione fra i lettori per acquistare due o tre Formula Italia da affidare a qualche giovane promessa. L'unica difficoltà attuale è che sembra che all'Abarth di Formula Italia non ce ne siano più, dopo la recrudescenza delle vendite creata forse dalla «suspense» del duello finale fra Brancatelli e Leoni. Speriamo comunque di avere presto l'assicurazione della disponibilità di qualche monoposto, in modo da lanciare definitivamente la nostra iniziativa, che ha il pieno appoggio dell'ANCAI, in occasione della festa dei Caschi d'Oro.

## Top-secret le votazioni

• Dopo la COPERTINA del numero scorso di AUTOSPRINT, la suspense creata per la indicazione dei CASCHI italiani '74 è notevolissima. Riceviamo anche insistenti telefonate. Ma abbiamo deciso di non dare altre anticipazioni fino... alla premiazione. Solo dopo il 16 novembre effettueremo lo scrutinio delle schede (che continuano a piovere) e daremo il risultato del voto. Anzi, faremo di più: solo LUNEDÌ 16 DICEMBRE, quando nel Palazzo dello Sport

**AUTOSPRINT**

**CASCHI allo sprint**

**BLOCCO ai piloti stranieri!**

**SCHEDA**

	<b>SERBLIN</b> voti 10.494
	<b>LOMBARDI</b> voti 10.258
	<b>MARTINI</b> voti 10.297
	<b>LOMBARDI</b> voti 9.090
	<b>BACHELLI</b> voti 9.913
	<b>FLAMMINI</b> voti 3.055

Non meno il computer riesce a prevedere chi vinca

RICORDATE di spedire la SCHEDA entro il 16 novembre

**BRONZO** **ARGENTO** **ORO**

di Bologna si svolgerà l'annunciata premiazione del Casco iridato e dei Caschi AUTOSPRINT '74, con la partecipazione di Emerson Fittipaldi, diremo chi sono i tre piloti italiani indicati dal voto dei soci del nostro Club e dei nostri lettori. Sarà una lunga suspense, certo emozionante... come una corsa d'automobili! Per il momento dobbiamo solo rimediare a una «confidenza tipografica». Nella copertina dello scorso numero era «saltato» nell'impaginazione il nome di uno dei candidati al casco di bronzo. Si tratta di Brancatelli, neo campione F. Italia, che figurava — allo stesso punto di spoglio delle votazioni indicate nel n. 46 — a quota di circa 4000 preferenze.





La « lupara-da-corsa » di NINNI

# Denunciata sull'eco della proposta ANCAI, l'ingiustizia-continua verso i piloti italiani

# VACCARELLA costringe ACI e CSAI a «punire» FERRARI per il «caso-MERZARIO»



### DAL DIRETTORE

GENOVA - «Prendo la parola come delegato ACI in seno alla Associazione nazionale corridori italiani». Così Nino Vaccarella è diventato protagonista a Genova dell'intervento certo più concreto del miniconvegno, che la CSAI-borbonica di Alberto Rogano ha organizzato quasi per forza, nel momento in cui lo sport italiano del volante è gestito, con un assolutismo forse mai riscontrato, con la scusa della preparazione elettorale.

Fino a quel momento la discussione si era trascinata stancamente nella squallida sala del teatrino AMGA, in una cornice mai così povera di delegati. E se non fosse stato per gli interventi a mitraglia di Ceard, de Adamich, Pianta e Facetti, che illustravano le 20 proposte ANCAI, la riunione annuale sarebbe scivolata via in qualche mezz'ora senza scosse, come avrebbero voluto Rogano e Saliti, il segretario-di-parcheggio (fino al febbraio elettorale), visto che girovagava già con la lettera di assunzione ai nuovi compiti, il futuro segretario (evviva il rispetto elettorale!) dott. De Nitto, transfuga dalla sede del claudicante AC veronese.

Tanti interventi decisi e circostanziati dei rappresentanti ANCAI, non avevano peraltro sortito frutti concreti. Rogano a volte scivolava nella risposta, a volte rinviava tutto a «babbo morto», cioè alla nuova CSAI, quella futuribile di marzo. Le decisioni concrete, a «decreto» erano quelle già preordinate dallo stesso organismo neo defunto

(tanto defunto che a far cornice a Rogano non c'era uno — tranne il sorridente avv. Aleffi dei rallies — dei consiglieri nominati due anni fa, da Zanon a Zamboni della Tecnica, da Carcano a Gallo del karting, a Marsaglia dell'ANFIA).

C'erano solo dei burocrati stipendiati, peraltro solo nei funzionari veri e propri con giacche (o... giacchine, se preferite) blu d'ordinanza (passata), a far corona al tavolo al Presidente — superato, che puntualmente evitava di accettare la discussione sui temi concreti e urgenti (di pratica sportiva '75) portati da ANCAI o FISA, o da piloti o delegati singoli, ma rinviando tutto, meno appunto quello che avevano già deciso a Roma. L'unico argomento accettato fra quelli (ufficialmente) non di promozione CSAI, è stato l'aumento delle tasse d'iscrizione ai rallies, vivacemente contestato dall'ANCAI, che ne ha chiesto il congelamento o perlomeno la contemporanea crescita del monte premi nell'interesse dei piloti indipendenti (quelli di squadra, ovviamente erano d'accordo: tanto non le pagano loro le quote!...).

### Il j'accuse « storico »

Fino alla sortita di Vaccarella, dunque, tutto era filato abbastanza tranquillo per Rogano. E probabilmente anche il deciso attacco di Facetti, che ha illustrato per l'ANCAI, la proposta di «blocco» (parziale) ai piloti stranieri con la richiesta di quote d'utilizzazione di piloti nazionali nei teams italiani ufficia-

li, sarebbe rimasta nel limbo dei programmi futuri. Rogano aveva già liquidato tutto con il suggerimento solo di un ordine del giorno «di auspicio», affinché i costruttori nazionali (leggi Ferrari) tenessero conto di questa giusta esigenza.

«Ma solo di auspicio possiamo parlare. Perché non abbiamo mezzi per imporre niente. Possiamo solo rilasciare delle licenze». Una ben singolare affermazione, questa, se si pensa a quanti di ukase sbagliati la CSAI e l'ACI han saputo e potuto imporre al nostro sport: in primis la scelta di iniziative economico-sportive e di dirigenti che ancora gridano vendetta.

E' stato a questo punto che è andato al microfono Nino Vaccarella. Egli, pacamente ma lapidariamente, ha messo di fronte alle loro incongruenze proprio i responsabili di quell'ente che forse lo avevano delegato in seno all'ANCAI nella convinzione che il «siciliano tranquillo» fosse condizionabile a unanimità di appoggi agli ukase di comodo decisi in via Marsala o via Solferino, per quello che è il pericoloso (per i burocrati) Sindacato dei piloti.

«Qui non si vuol capire — ha continuato Vaccarella — Non si vuole o si fa finta di non voler capire. Abbiamo Case come la Lancia, l'Alfa, che sempre hanno mostrato comprensione verso i piloti nazionali. E dobbiamo ringraziarle. Esse hanno utilizzato e valorizzato con razionalità i piloti italiani».

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 32

## Un'idea per la CSAI '75

• Una CSAI «eletta» che vedremmo volentieri: Nino VACCARELLA presidente; Andrea DE ADAMICH, segretario (l'attivismo da vicepresidente ANCAI fa garanzia); Consiglieri: Piero Taruffi alla Velocità, l'ing. Bacciagaluppi alla Tecnica e Sicurezza, il conte Zanon delegato alla CSI, ecc.

Credete che — così formata — non saprebbe fare gli interessi dello sport automobilistico italiano (con una agilità anche giovanile) in un modo più efficiente, realistico, concreto e giusto di quanto già avvenuto in questi ultimi anni? Delegati elettorali, pensateci: lo sport automobilistico italiano non ha bisogno di aspiranti a cadreghini, ma solo di persone che, da ex praticanti attivi, operino nel suo interesse.

E ci pensi anche il Presidente dell'ACI per le designazioni che gli competono (un funzionario in meno dell'ACI — a segretario — non vuol dire perdere il controllo del settore sportivo. Perché gli sportivi si possono controllare bene, quando si dimostra di agire in serena giustizia e rispetto della passione che esprimono).

## Se non ci fosse stata l'ANCAI:

# MUTI alla meta

accettare l'aumento delle tasse d'iscrizione, pur lasciando invariati i premi ai piloti. Fin qui tutto semplice e ci siamo visti passare davanti un carousel di organizzatori che al microfono hanno spiegato compatti e lineari che l'aumento premi « non s'aveva da fare » e l'aumento tassa « s'aveva da fare »; poi si è trattato dei piloti. L'ANCAI, come già detto, aveva chiesto che almeno tutto restasse invariato, ma diversi piloti rally-professionisti hanno dato prova di solidarietà e coerenza con i loro colleghi più poveri (si fa per dire) ed hanno chiarito che... tanto 7000 lire in più cosa erano? Che si pagasse pure, tanto quello che interessava a loro erano gli sterrati o gli asfalti! Dopo questa prova di solidarietà e compattezza, la sottocommissione Rally del pomeriggio ha votato l'aumento delle tasse ed il congelamento dei premi!

Certo, se quando i sindacati indicano manifestazioni globali ottenessero sempre questa forma di coerenza dai loro rappresentanti, avrebbero sempre vinto le loro battaglie... Non sono le 7000 lire in più quelle determinanti, è il concetto che quando si deve aumentare qualcosa per problemi generali l'aumento ricade sull'auto sia normale che da corsa, ed è per questo che tutti i piloti, anche quelli che non la pensano allo stesso modo, dovrebbero essere capaci di essere uniti per far capire che, nei momenti importanti, tutti

noi abbiamo le stesse idee.

Infatti non c'è stato un organizzatore che è salito al microfono per dire: « Io dell'aumento tasse non ho bisogno poiché posso benissimo organizzare così » (e penso che qualcuno ci poteva potenzialmente essere) mentre abbiamo avuto i piloti menzionati prima che, al tavolo di discussione, sono espressamente intervenuti per dire: « aumentate la tassa: tanto cosa sono 7000 lire! »...

E' finita questa riunione genovese e mi domando che cosa si sarebbe detto o discusso se l'ANCAI non fosse intervenuta ed avesse presentato delle proposte: un incontro di muti, qualche parola alle date delle manifestazioni, l'ing. Rogano avrebbe salutato tutti, prima di quanto abbia fatto per impegni non più solo urgenti ma probabilmente in questo caso anche improponibili, e i pochi sopravvissuti se ne sarebbero tornati a casa.

Invece questa di Genova, per merito dell'ANCAI e per merito di Nino Vaccarella, è diventata una riunione importantissima da cui sono scaturite proposte che hanno fatto scalpore. Vaccarella ha saputo avvertire l'atmosfera e gli intendimenti che la sala cercava di esprimere, è salito al microfono e, in modo eccezionale, conciso, esauriente e determinato, ha chiarito l'opinione di noi piloti nei confronti di chi ha le possibilità di valorizzare i giovani piloti italiani.

di generici impegni, proprio nel giorno dell'unico impegno — che come Presidente di una CSAI anche decaduta doveva soddisfare nella sua pienezza di disponibilità (ma aveva anche dimenticato di salutare i presenti all'apertura dei lavori!...) — il Grande Navigatore della Commissione sportiva meno efficiente di questi ultimi anni, ha preso rapidamente il volo, lasciando l'assemblea senza nemmeno la soddisfazione di arrivare a una mozione qualsiasi, cosa della quale si sono ben guardati il delegato-alla-chiusura avv. Aleffi o il segretario-decadente Saliti.

La real politik del Presidente dell'ACI avv. Carpi de' Resmini, del quale tutto si può dire meno che non sappia cogliere il momento giusto nell'interpretare gli umori, quando gli eventi (e le proteste) si fanno decisamente pressanti nella maggioranza, doveva comunque due giorni dopo rimediare a tanta preoccupata insensibilità. Ed è stato solo così che il Consiglio dell'ACI ha fatto tesoro del pronunciamento del suo pilota-delegato Vaccarella, decidendo con una rapidità in altre occasioni inimmaginabile, il blocco al Premio '74 per Ferrari (come leggerete in altra parte di questa rivista) e la preparazione di un nuovo regolamento di assegnazione.

Ma non si può e non si deve

Il risultato delle parole di Nino è stato subito evidente e nei giorni scorsi abbiamo letto sui quotidiani che l'ACI ha recepito le parole, congelando qualsiasi premio o contributo alle case nazionali, di qualsiasi tipo esse siano, che non utilizzino piloti italiani sulle loro vetture. Il primo ad essere toccato è naturalmente Ferrari con i 25 (o 26) milioni al costruttore F. 1. Non sono certamente 25 milioni quelli che modificano i programmi di squadre che hanno stanziamenti previsti sull'ordine dei miliardi, ma si tratta di un aspetto morale e di opinione pubblica che finalmente è stato centrato in modo pieno.

Il problema della CSAI ora per questa situazione è di dare una regolamentazione che non diventi di carattere personalistico, ma assuma carattere generalizzato e non lasci possibilità di inghippi o ritorsioni. Certo è che la CSAI e l'ACI, in questo tipo di decisioni avranno sempre al loro fianco i piloti nazionali e la stampa, due componenti che a Genova abbiamo visto quale peso notevole abbiano sulla vita del nostro sport.

A conclusione del convegno l'ANCAI ha presentato una mozione ed una comunicazione; la comunicazione della collaborazione tra ANCAI ed AUTOSPRINT per una sottoscrizione (come leggerete a parte) che permetta di raggiungere un traguardo di fondi per l'acquisto di Formula Italia da assegnare a giovani piloti nazionali.

Io personalmente spero che questa sottoscrizione sia particolarmente sentita dai lettori di AUTOSPRINT e che la cifra che raggiungeremo possa essere tale da permettere di distribuire un numero simpatico di « formula ». (Ammessi che l'Abarth ora le abbia). Dovrebbe essere una iniziativa per lanciare giovani alle prime armi..., alle prime macchine.

Andrea de Adamich

## VACCARELLA accusa

CONTINUAZIONE DA PAG. 31

Possiamo dire che la Ferrari ha fatto lo stesso, tanto per dire chiaro quale è la preoccupazione di questa assemblea? Il caso Merzario è stato chiaro quest'anno. Merzario si è dimostrato ai vertici dei valori mondiali e invece Ferrari gli ha preferito un Lauda e Regazzoni. Nessuno può negare che, su una Ferrari, competitiva com'era nel '74 (e al cui miglioramento egli aveva tanto contribuito) Merzario avrebbe potuto battersi, se non meglio, certo ai limiti dei due piloti stranieri che gli sono stati preferiti. Lo ha dimostrato a sufficienza, mi pare, con una macchina di un team che ha dovuto fare i salti mortali con i problemi economici. Io capisco che Ferrari abbia dei suoi interessi da curare, ma quando si prendono piloti stranieri, dimostratisi non certo superiori al pilota italiano, messo a piedi, è inutile che a questo costruttore l'ACI e la CSAI continuino a dare dei premi extra, come i 25 milioni annuali! La CSAI non può giocare con le parole, quan-

do dice di non aver mezzi per imporre le sue scelte e i suoi orientamenti in tema di politica piloti presso le Case! Intanto ha il Premio al Costruttore. Cominci col negare subito a Ferrari questo Premio che egli dimostra di non aver meritato! Venga dato questo Premio non dico alle Case che non utilizzano piloti stranieri, ma a quelle che perlomeno attuano una equa utilizzazione di piloti nazionali e no, diciamo a metà. Basta con le chiacchiere e gli auspici, facciamo i fatti che possiamo fare! Non dimentichiamoci degli Scarfiotti, dei Bandini, dei Giunti, che hanno sofferto — drammaticamente persino — simili condizioni di irricoscenza verso il loro impegno e i loro ideali. E' un dovere che abbiamo tutti, con i mezzi che ci sono disponibili, e il Premio al Costruttore è il primo, per far finire questo sistema! ».

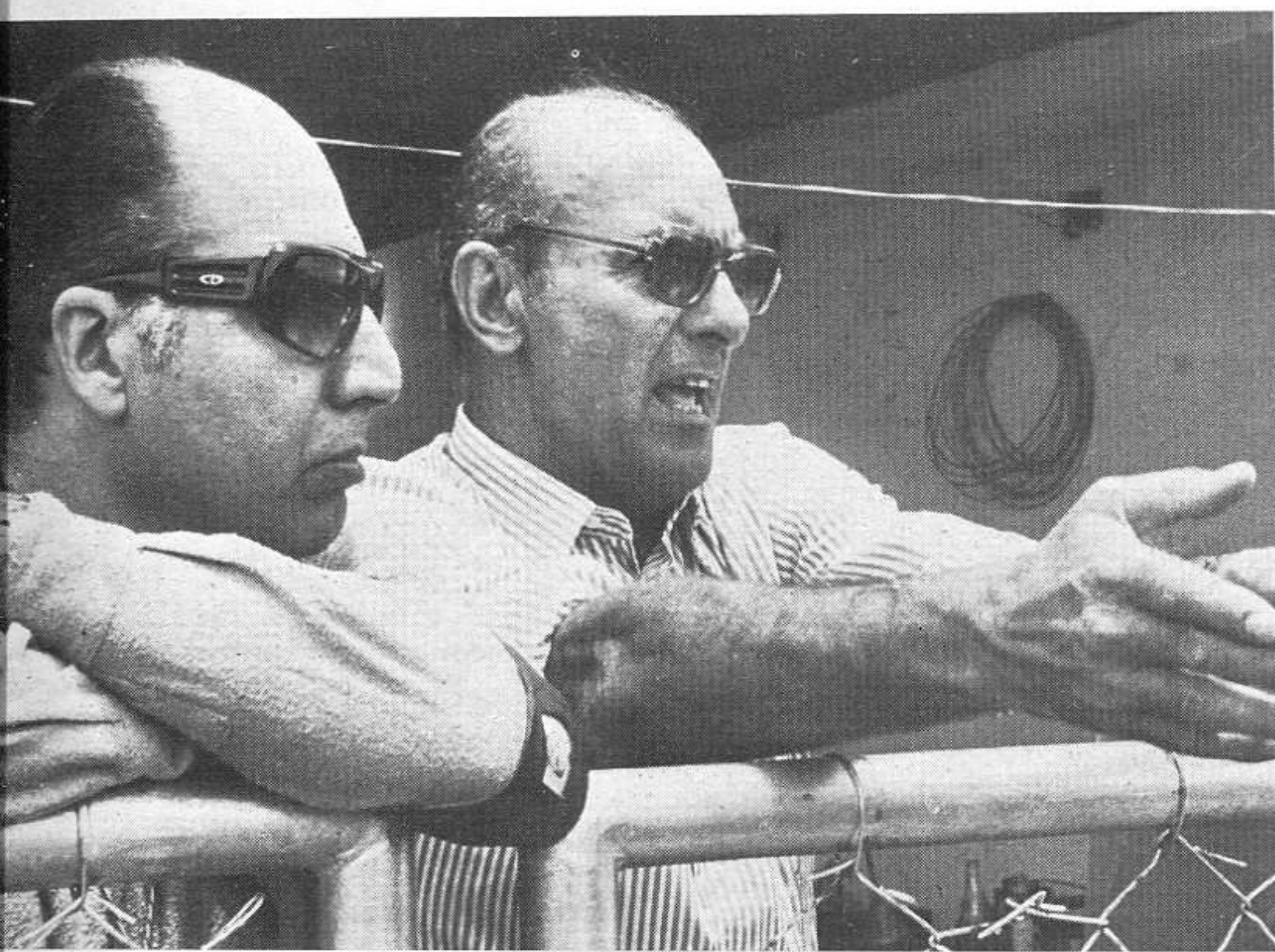
Alle parole di Vaccarella, accolte da applausi scroscianti (che quasi nessun altro intervento aveva avuto), parole a cui ha fatto eco il dott. Zagato presidente della FISA, con la proposta di applicare subito il nuovo regolamento di Premio allargando la disponibilità di esso casomai anche al costruttore straniero che utilizzasse al meglio piloti italiani, ha puntualmente risposto la... fuga dell'ing. Rogano.

Con una scusa persino banale

sempre aspettare il colpo di timone del nocchiero generale, più sensibile ai venti che soffiano, per arrivare a certe decisioni che dovrebbero essere facile, onesto e immediato atto di normale gestione del potere sportivo. Ecco perché proprio questo episodio genovese in tema di Premio al Costruttore deve convincere anche chi ha voluto conservare all'ente automobilistico un diritto primigenio di controllo e direzione sulla pur democratizzata articolazione della rappresentatività dell'organo sportivo, la necessità che i mutamenti preparati con le elezioni di febbraio (ma sarà vero?) non possono essere ridotti ai soli uomini portati dalla base.

L'abitudine al facile compromesso portato avanti da Rogano in questi anni, nella contemporanea incapacità di garantire la pur minima decisione di serenità sportiva come la difesa vera e concreta dei piloti nazionali, lo rende inadatto — con gli stessi burocrati che tenta di imporre, o a mantenere — a identificarsi ancora nel massimo incarico, specie in una Commissione sportiva che deve interpretare un nuovo modo di fare gli interessi di questo sport e di coloro che lo praticano.

Marcello Sabbatini



Il presidente ACI, Carpi de' Resmini (qui con Rogano), ha recepito immediatamente l'unico vero argomento-base al convegno CSAI di Genova bloccando il contributo annuo a Ferrari. Sull'iniziativa del consiglio generale ACI e sull'uso dei 25 milioni « congelati » vorremmo il parere dei lettori

## Un dovere di giustizia sportiva

### Dopo il « rifiuto » alla FERRARI del Premio annuale al costruttore

(per « lesa dignità » dei piloti italiani)

# Assegnare a WILLIAMS

# i 25 milioni dell'ACI

Impossibilitato a sfuggire, sia alle ribadite norme CONI, sia alle proteste ormai unanime degli sportivi, l'ACI e per esso la CSAI son stati costretti ad affrontare a tamburo battente, in sede di Consiglio Generale dell'Ente, il problema del costante rifiuto da parte di alcune Case italiane (ma in particolare della Ferrari) all'utilizzazione di piloti nazionali. Rogano a Genova, squagliandosi all'inglese nel momento cruciale di quello squallido miniconvegno, che l'organo sportivo dell'Automobile Club d'Italia aveva tentato a tutti i costi di ridurre al minimo dei suoi contenuti, forse sperava di evitarsi una presa di posizione coraggiosa nei confronti del costruttore italiano, che pur è il solo a mantenere sempre accesa la fiaccola di questo sport ai massimi livelli agonistici.

Per fortuna il « delegato ACI in seno all'ANCAI », il pilota siciliano Ninni Vaccarella — che di persona aveva pagato negli anni passati il malvezzo ricorrente dell'ostracismo ai piloti nazionali nella Casa del cavallino — ha saputo riassumere adeguatamente il pensiero generale degli sportivi. E ha indicato la strada: negare (e subito) il Premio al Costruttore italiano che non impiega piloti italiani.

Rogano aveva tentato di evitare anche questa soluzione, riservando solo a un immancabile ordine del giorno di « auspicio » generico (per una diversa politica del costruttore modenese) la sua disponibilità ad un doveroso atto di rispetto per la stessa poltrona che occupa grazie anche al sacrificio di piloti nazionali.

Così il Consiglio Generale dell'ACI ha rifiutato a Ferrari quei 25 milioni che il costruttore aveva esplicitamente chiesto alla vigilia del G.P. d'Italia, forte di un paragrafo del regolamento che era ricomparso quasi clandestinamente, dopo che niente figurava nei regolamenti pubblicati nell'Annuario CSAI in apertura di stagione '74. E' una giusta « multa » alla Casa modenese, che i tanti meriti certo innegabili verso lo sport automobilistico italiano, purtroppo riesce a invalidarli con questi atteggiamenti irrispettosi verso giovani connazionali che pur

ROMA - Dopo la « fuga » a dir poco abnorme dal convegno di Genova, il presidente della CSAI, Rogano, aveva dato appuntamento a Roma ai giornalisti specializzati per una « colazione di lavoro ».

A parte vi riferiamo delle comunicazioni sui « tempi di democratizzazione », e su altri problemi. Qui riferiamo dell'annuncio « gettato lì » a fine convivio sulla presa di posizione a favore dei piloti italiani, decisa al consiglio dell'ACI. E' stato un peccato che la discussione sia stata bruscamente interrotta da Rogano, evidentemente poco disposto a dar spago sul tema con la scusa che il tempo previsto per la conferenza era terminato.

Ci voleva dunque il ritorno sulla scena dello sport di Nino Vaccarella per costringere forse più l'ACI che la CSAI a far propria la proposta di « blocco » del contributo federale di 25 milioni annui stanziato a favore dei costruttori impegnati nella Formula 1, e che (da subito) non sarà attribuito ai nostri costruttori che si siano impegnati solo con piloti stranieri. Inutile sottolineare che è una chiara condanna della politica Ferrari che già alla vigilia di Monza sollecitò il contributo.



TORINO - Anticipando la stessa « raccomandazione » dell'ANCAI al mini convegno genovese, la squadra Lancia HF, prima ancora di definire il rinnovo dell'accordo di sponsorizzazione con la Marlboro, ha già anticipato che nel '75 l'ossatura della squadra rally sarà tutta basata su equipaggi italiani: « Avremo degli stranieri, ma per corse particolari, nelle quali ci farà comodo utilizzare la specifica preparazione e conoscenza dei percorsi di piloti non italiani ». Ciò vuol dire che lo stesso Andruet non farà parte nel '75 della squadra ufficiale Lancia e disputerà con la Stratos solo alcune gare (pare quattro o cinque) come il Montecarlo, il Tour ecc.

Questo della utilizzazione a cachet dei piloti non di nazionalità italiana è un esempio che la Lancia dà a tutte le squadre nazionali di marca, di rally come di formula, a testimonianza di un comportamento che nemmeno la CSAI riesce a darsi con serenità e senso di giustizia. Non c'è da meravigliarsi della decisione perché l'animatore della squadra Lancia, il dott. Cesare Fiorio, è stato pilota per primo lui stesso e conosce a fondo i problemi di valorizzazione dei guidatori nazionali. Non a caso Fiorio, nel momento in cui forse era persino « pericoloso » in seno al gruppo Fiat utilizzare Arturo Merzario (per l'ostracismo di Ferrari), ha deciso di arruolare il pilota comasco per i Giri d'Italia.

## ANDRUET nella LANCIA '75 solo « a cachet »

Cesare Fiorio non ci ha pensato due volte a dare una Stratos a Merzario

hanno sacrificato anche la vita all'ideale delle macchine rosse di F. 1.

Niente premio a Ferrari, si è detto, dunque. Però non si è voluto andare oltre. L'ACI vuol forse approfittare dell'occasione per risparmiarsi questo « contributo » che da quasi venticinque anni, con una motivazione o l'altra, era sempre finito nelle competenze Ferrari, diventando una specie di contributo straordinario (l'anno in cui lo meritò la Ferrari si inventò un doppio riconoscimento)?

Se Ferrari non ha meritato il Premio, c'è però chi lo ha meritato. In attesa di una ristrutturazione regolamentare di esso (coinvolgendo magari anche altre Case che nella sport — come l'Alfa — o nei rallies — come la Lancia — hanno ben meritato dell'appoggio a piloti italiani), quest'anno c'è un costruttore che risponde ai requisiti: precisamente l'inglese Frank Williams, che figura nei verbali di gare mondiali '74 con una macchina che si chiama ISO-Marlboro.

La ISO è una disagiata Casa italiana che, dopo qualche mese dall'inizio stagione, ha lasciato il manager inglese in grosse difficoltà, non ottemperando a quegli impegni di finanziamento concordati all'inizio stagione. Williams come sapete è colui che, con sacrifici veri dopo il dissolvimento del finanziatore chiave, coi duecento milioni racimolati alla bell'e meglio, è riuscito a far figurare il campione d'Italia Arturo Merzario nelle primissime file del mondiale piloti '74, confermando che il pilota rifiutato da Ferrari meritava indiscutibilmente una grande vettura nazionale, specie nell'anno in cui essa è diventata competitiva.

La CSAI dovrebbe subito farsi promotrice presso l'ACI della assegnazione a Williams (seguendo la proposta del Presidente FISA dott. Zagato, che ha chiesto l'allargamento del diritto al Premio anche al costruttore o manager straniero che fa correre piloti italiani) dei 25 milioni costituenti il premio rifiutato a Enzo Ferrari. Non è un atto di generosità ma di giustizia sportiva!

# Le nostre corse '75

	VALIDITA'	T1	T2	GT3	GT4	S	F.3	F.850	F. Italia	F.F.	Mexico	F. Monza	R 5 - 1300
<b>GENNAIO</b>													
12 Gruppo Piloti Romani 1. Trofeo d'Inverno (Vall.)	N	X	X	X	X	X							
<b>FEBBRAIO</b>													
2 Gruppo Piloti Romani 1. Trofeo d'Inverno (Vall.)	N	X	X	X	X	X							
<b>MARZO</b>													
19 Gruppo Piloti Romani 3. Trofeo Rinaldi (Vall.)	N	X	X	X	X	X							
23 AC Firenze (Mugello) Gara Camp. Mondo Marche	I+				X	C(2)							
30 AC Milano 4 Ore Monza (Camp. Eur. T)	I+		C										
30 Autodromo Casale Gara a Casale	I						C			X	X		
30/ Scuderia Carpine 31 Pasqua del Pilota (Magione)	N	X	X	X	X				T	X			
31 Ass. Pro Varano Melegari Gara a Varano	N					C							
<b>APRILE</b>													
6 AC Siracusa 16. Belmonte-Avola Trofeo Motta	N	X	M	X	M	M							
13 AC Bologna (Imola) Gara Camp. Europeo GT	I+				C				T				X
13 AC Ragusa XIX Monti Iblei - Salita	N	X	M	X	M	M							
13 Varelunga SpA Gara Aut. Varelunga	N	X	C(1-2)					T					
13 AC Parma (Varano) 8. Trofeo AC Parma	N	X	C(3-4)			X			T				
13 AC Torino 3. Coppa Scudd. Torinesi (Casale)	Z	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
20 Scuderia Carpine Gara Aut. Magione	N	X	X	X	X			T	T				
20 AC Cagliari Coppa Mario Costa (salita)	N	X	M	X	M	M							
20 AC Milano 1000 Km Monza (Camp. Mondo Marche)	I+				X	C(2)							
27 Autodromo Casale Gara a Casale	N												
27 AC Salerno Coppa Primavera - Salita	N	X	M	X	M	M							
27 Ass. Pro Varano Melegari Trofeo G. Morelli (Varano)	N				X		C						X
27 Gruppo Piloti Romani 2. Trofeo Città di Napoli (Vall.)	N	X	X	X	X	X							
27 AC Caltanissetta Coppa Nissena	N	X	M	X	M	M							
<b>MAGGIO</b>													
1 Sias Monza Trofeo Cadetti (Monza)	N												Co
4 Scud. Cefalù Corse 1000 Km Tirreno - Tr. Città Cefalù (Pergusa)	N	X		X									
3-4 AC Mantova Gara a Varano	N	X	X		X				T				
4 AC Milano 5. Coppa Sport (Monza)	N					C							
4 AC Torino (Casale) 6. Coppa AC Torino	Z	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8 Sias Monza Trofeo Cadetti	N												Co
8 Gruppo Piloti Romani Gara a Varelunga	N	X	X	X	X	X							
11 AC Bologna (Imola) Camp. Europa Marche 2 It	I+				X	C(1)	C		T				
11 AC Arezzo Pieve S. Stefano Passo Spino Salita	I	X	M	X	M	M							

	VALIDITA'	T1	T2	GT3	GT4	S	F.3	F.850	F. Italia	F.F.	Mexico	F. Monza	R 5 - 1300
11 AC Padova Gara a Varano	N	X	X	X	X	X							
18 AC Palermo Coppa Florio (Pergusa) Camp. Mondo Marche	I+				C	C(2)							
18 Varelunga SpA Gara Autodromo Varelunga	N		C(3-4)				C		T				
18 Associazione Castellana Gara salita Castellana	N	X	M	X	M	M							
22 Sias Monza Trofeo Cadetti	N												Co
25 AC Firenze Gara al Mugello	N				C	C	C						
25 AC Piacenza (Varano) 2. Trofeo AC Piacenza	N	X	X	X	X	X							
25 AC Catanzaro Ponte Corace Tiriolo	N	X	M	X	M	M							
29 Sias Monza Trofeo Cadetti	N												Co
29 Gr. Piloti Romani e Sc. Vesuvio 2. Trofeo S. Boscotrecase	N	X	X	X	X	X							
<b>GIUGNO</b>													
10													
8 Moto Auto Club Bressanone 6. Bressanone S. Andrea	N	X	M	X	M	M							
1 AC Avellino 3. Cronoscalata Montevergine	N	X	M	X	M	M							
1 Scud. Nissena-Ateneo Autodromo Pergusa 3 Ore di Pergusa	N	X		X	C						X	X	
1-2 Scuderia Carpine Gara Autodromo Magione	N		X		X		C				X		X
8 AC Firenze Gran Premio Mugello (Camp. Eur. Marche 2 It)	I+				X	C(1)							
8 AC Cosenza Coppa Sila	I	X	M	X	M	M							
8 Varelunga SpA Gara a Varelunga	N			X	C				T				
8 AC Pordenone 1. Tr. Città di Pordenone (Varano)	N	X	X	X	X	X							
12 Sias Monza Trofeo Cadetti (Monza)	N												Co
15 AC Macerata Trofeo Scarfiotti	I	X	M	X	M	M							
15 AC Agrigento 3. Coppa Monte Kronio	N	X	M	X	M	M							
15 Scud. Friuli X Tolmezzo Verzegnis	N	X	M	X	M	M							
15 AC Brescia 1. Scalata del Maniva	N	X	M	X	M	M							
15 Autodromo Casale Gara a Casale	N		C						T				X
19 Sias Monza Trofeo Cadetti (Monza)	N												Co
22 Varelunga SpA 500 Km Varelunga Camp. Europa Turismo	I+		C										
22 AC Parma 6. Fornovo Monte Cassio	N	X	M	X	M	M							
22 Santamonica SpA Gara a Misano	N	X	X	X	X								X
22 AC Bari Coppa Città di Monopoli	N	X	M	X	M	M							
22 AC Palermo Salita al Montepellegrino	N	X	M	X	M	M							
26 Sias Monza Trofeo Cadetti (Monza)	N												Co
29 AC Milano (Monza) Gran Premio Lotteria	I						C						
29 Scuderia Carpine Gara Autodromo Magione	N	X	X	X	X				T				
29 Azienda Sogg. Garesio Garesio S. Bernardo	N	X	M	X	M	M							

Ecco, come di consueto, i calendari delle gare 1975. In queste pagine, quello relativo alle gare di velocità, nella pagina successiva quello relativo ai rallies ed alla regolarità.

Le novità di quest'anno è che il calendario discusso nell'ambito del convegno genovese comporta già l'indicazione della validità per i campionati, le coppe ed i trofei. Il ridotto numero di gare (diciassette meno dell'anno '74) potrebbe promettere l'effettuazione di tutte le gare iscritte, cosa di cui si sente nuovamente la necessità. Anche

il calendario regolaristico è diminuito, e di molto, contribuendo così ad abbassare il totale delle gare del relativo calendario (cioè assieme ai rallies, nazionali ed internazionali) di diciannove unità sempre rispetto all'annata che sta per concludersi.

Si presume insomma che la relativa contrazione vada a tutto vantaggio delle gare rimaste, ad evitare cioè una dispersione di forze che si è rivelata dannosa allo sport automobilistico a tutti i livelli.

	VALIDITA'	T1	T2	GT3	GT4	S	F.3	F.850	F. Italia	F.F.	Mexico	F. Monza	R 5 - 1300
29 AC Trapani 21. Monte Erice	N	x	M	x	M	M							
29 AC Verona Coppa AC Verona (Varano)	N	x	x	x	x	x							
29 Piloti Salentini Coppa Renault Tommasi (accelerazione)	N	x	x	x	x	x		G7					
30/5 luglio AC Torino Giro d'Italia	I	x	x	x	C	x							
<b>LUGLIO</b>													
3 Sias Monza Trofeo Cadetti (Monza)	N											Co	
6 AC Trento Trento-Bondone Camp. Eur. Montagna	I+	x	M	x	M	M							
6 AC Genova Coppa degli AA.CC. della Liguria (Casale)	N	x	x	x	x								
6 o 20 Santamonica SpA 3. Trofeo Città dei Mille	N		C										
6 Scuderia Etna 4. Trofeo Scuderia Etna (Pergusa)	N	x	x	x	x	x							
13 AC Palermo Targa Florio (Madonie)	N	x	x	x	C	C							
13 AC Firenze Euromugello F. 2 Camp. Europa Cond. F. 2	I+												X
13 AC Bolzano Bolzano-Mendola Camp. Europa Montagna	I+	x	M	x	M	M							
13 AC Potenza Coppa Città Potenza (salita)	I	x	M	x	M	M							
20 AC Lucca - Coppa Garfagnana	N	x	M	x	M	M							
27 AC Enna (Pergusa) Gran Premio Mediterraneo Camp. Eur. Condutt. F. 2	I+												X
27 AC Ascoli Piceno Coppa P. Teodori (salita)	I	x	M	x	M	M							
27 AC Belluno Pedavena - Croce d'Aune	N	x	M	x	M	M							
<b>AGOSTO</b>													
3 Santamonica SpA Gara Aut. Santamonica Camp. Eur. Gt	I+		x		x								X
3 AC Rieti Rieti-Terminillo Camp. Europa Montagna	I+	x	M	x	M	M							
10 AC Enna Coppa Città Enna (Pergusa) Camp. Eur. Marche 2 It.	I+				x	C (1)							
10 Scud. Carpine Gara Aut. Magione	N	x	x	x	x					X			
10 AC Perugia S. Giustino Bocca Trabaria	N	x	M	x	M	M							
15 AC Pescara Svolte di Popoli	I	x	M	x	M	M							
15 Scud. Santamonica 2. Tr. Mare Pulito (Misano)	N	x	x	x	x							X	
24 Santamonica SpA 2. Coppa Santamonica F. 2	I+								T				X
24 AC Perugia Gubbio Madonna della Cima	N	x	M	x	M	M							
28 Sias Monza Trofeo Cadetti (Monza)	N											Co	

**LEGENDA**

I+	= Internazionale libera
I	= Internazionale
n	= nazionale
C	= Campionato
(1) - (2) - (3) - (4)	= 1.2.3.4. Divisione

Co	= Coppa CSAI
T	= Trofeo
M	= Trofeo Montagna
x	= gara non titolata
T1	= Turismo di serie CSAI
T2	= Turismo speciale

	VALIDITA'	T1	T2	GT3	GT4	S	F.3	F.850	F. Italia	F.F.	Mexico	F. Monza	R 5 - 1300
31 AC Catanzaro (salita) 5. Nicastro Acquavona	N	x	M	x	M	M							
31 AC Parma (Varano) 9. Trofeo AC Parma	N		x		x	x							
31 AC Milano - 12 Ore di Monza gr. 1 internazionale	I												
31 AC Torino 6. Coppa Piemonte (Casale)	I	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	
<b>SETTEMBRE</b>													
4 Sias Monza Trofeo Cadetti (Monza)	N											Co	
7 AC Milano (Monza) Gran Premio d'Italia F. 1	I+									T			x
7 AC Palermo Cefalù Gibilmanna	I	x	M	x	M	M							
7 Scud. Carpine Gara Autodromo Magione	N	x	x	x	x					T			
7 AC Brindisi 18. Coppa Selva Fasano	N	x	M	x	M	M							
14 Aut. Casale Gara Aut. Casale	I							C			x	x	
14 AC Bologna (Imola) Corsa Casco d'oro F. 1	I+												x
14 AC Siena 13. Coppa Chianti	N	x	M	x	M	M							
14 AC Brescia 12. Trof. Valle Camonica	N	x	M	x	M	M							
14 AC Catania 26. Cantania Etna (Pergusa)	N	x	x	x	C								
14 AC Foggia 2. Salita Monte S. Angelo	N	x	M	x	M	M							
21 AC Milano Gara Autodromo Monza	I									C	T		
21 AC Venezia Trofeo Venezia (Varano)	N	x	x	x	x	x							
21 Vallelunga SpA Gara Aut. Vallelunga	N					C							
28 AC Milano (Monza) Coppa Intereuropa (Camp. Eur. GT)	I+					C							
28 AC Belluno Coppa Alpe Nevegal	N	x	M	x	M	M							
<b>OTTOBRE</b>													
5 AC. Siracusa X Coppa Val d'Anapo Sortino	N	x	M	x	M	M							
5 AC Milano XX Coppa Carri (Monza)	N		C										
12 Vallelunga SpA Gran Premio Roma F. 2 Camp. Eur. Cond. F. 2	I+					C							x
19 AC Cagliari Coppa Città Iglesias	N	x	M	x	M	M							
26 Gruppo Piloti Romani 6 Ore di Vallelunga	N	x	x	x	x	x							
<b>NOVEMBRE</b>													
1-2 Scuderia Carpine Gara su Aut. Magione	N	x	x	x	x						T		
16 Gruppo Piloti Romani 2. Trofeo d'Inverno	N	x	x	x	x	x							
<b>DICEMBRE</b>													
7 Gruppo Piloti Romani 2. Trofeo d'Inverno	N	x	x	x	x	x							

GT3	= Gran Turismo di serie CSAI
GT4	= Gran Turismo speciale
S	= Sport
F. Monza	= Formula Monza
F. 850	= Formula 850
F. Italia	= Formula Italia

F. F.	= Formula Ford
Mexico	= Mexico
F. 3	= Formula 3
F. 2	= Formula 2
F. 1	= Formula 1
R5 1300	= Renault 5 LS

# I rallies '75

## FEBBRAIO

8	AC Padova	20. Coppa Della Favera	naz	TRN (2)
9	Caserta Corse	3. Autosciatoria Selva Matese	naz	
16	AC Bari	7. Autoraduno Roccaraso	naz	

## MARZO

1-2	AC Valle d'Aosta	Autosciatoria	naz	reg
8-9	AC Salerno	Rally del Golfo	int	CIR
15-16	Sc. Team '71	4. Trofeo Team '71	naz	TRN (1)
28-29	AC Palermo	4. Rally di Sicilia	int	CIR

## APRILE

6	AC Siena	4. Rally naz. Linea Mobili	naz	TRN (3)
13	AC Gorizia	1. Trofeo Città di Gorizia	naz	TRN (2)
13	Piloti Salentini	4. Coppa del Salento	naz	TRN (2)
17-19	AC Livorno	8. Rally dell'Isola d'Elba	int	CIR
20	AC Biella	3. Rally della Lana	naz	TRN (1)
26-27	Quotidiano Roma (NA)	4. Rally della Campania	naz	TRN (3)
27	Sc. Arcangeli (FO)	5. Trofeo Colline di Romagna	naz	TRN (3)
27	AC Varese	17. Trofeo provincia Varese	naz	TRN (1)

## MAGGIO

3-4	Sp. C. S. Giacomo (CN)	3. Rally di S. Giacomo	int	CIR
4	Sc. Romagna	15. Coppa Città di Cesena	naz	TRN (3)
11	AC Savona	13. Giro Monti Savonesi	naz	TRN (1)
11	AC Ferrara	10. Trofeo Gandolfi	naz	reg
18	AC Venezia	Challenge '75	naz	TRN (2)
25	AC Valle d'Aosta	5. Trofeo Valle d'Aosta	naz	TRN (1)
25	AC Genova	5. Coppa AC Genova	naz	TRN (1)
30-31 oppure 7-8/6	AC Pavia	5. Rally delle 4 Regioni	int	CIR

## GIUGNO

1	AC Treviso	Coppa Piave (sprint)	naz	ris
1	AC Grosseto	2. Trofeo Saletti	naz	TR (2)
7-8 oppure 30-31/5	Modena Corse	4. Coppa Città di Modena	naz	TRN (3)
14	AC Padova	21. Rally Prealpi Venete	naz	TRN (2)
15(?)	AC Cremona	3. Coppa Feraboli	naz	TRN (2)
22	AC Pisa	8. Rally Terme di Casciana	naz	TRN (3)

## NOTA

int = gara internazionale  
naz = gara nazionale

22	AC Teramo Sc. Grifone	2. Trofeo Primavera	naz	TR (2)
----	--------------------------	---------------------	-----	--------

28-29	AC Udine	11. Rally Alpi Orientali	int	CIR
-------	----------	--------------------------	-----	-----

## LUGLIO

6	AC Cuneo	13. Ruota d'Oro	naz	TRN (1)
13	AC Foggia	3. Rally del Gargano	naz	TRN (3)
20	AC Torino	Rally dei Rododendri	naz	TRN (1)
26-27	Com. Montana Alto Tevere	Rally Alpe della Luna	int	CIR
26	AC Domodossola	20. Giro Valli Ossolane	naz	TRN (1)
27	Sc. Grifone Abruzzo	3. Trofeo Rosello Alto Sangro	naz	TR (2)

## AGOSTO

2-3	Sc. Tre Cime	Rally del Bellunese	naz	TRN (2)
17	Caserta Corse	1. Trofeo Rocca di Evandro	naz	TRN (3)
28-30	Sc. San Martino	12. Rally S. Martino di C.	int	CIR
31	Perosa Corse	Rally Valli Pinerolesi	naz	TRN (1)

## SETTEMBRE

7	AC Arezzo	3. Rally Basso Casentino	naz	TRN (3)
7	AC Ferrara	Trofeo Domenico Belloni	naz	TR (1)
14	AC Genova	35. Coppa Riviera di Ponente	naz	TRN (1)
14	AC Viterbo	6. Trofeo degli Etruschi	naz	TR (2)
20-21	AC Livorno	Rally Int. Coppa Liburna	int	CIR
21	AC Grosseto	2. Trofeo d'Autunno	naz	TR (2)
27-28	AC Vicenza	3. Rally Campagnolo	naz	TRN (2)
28 oppure 5/10	AC Bari	9. Rally Trulli e Grotte	naz	TRN (3)

## OTTOBRE

1-4	AC Sanremo	13. Rally di Sanremo	int	CIR
12	AC Verona	4. Rally delle Due Valli	naz	TRN (2)
25-26	Comit. Pro Saluzzo	5. Rally 100.000 Trabucchi	int	CIR

## NOVEMBRE

15-16	Sc. Jolly Club	6. Rally 333 Minuti	naz	TRN (2)
22-23	Imperia Corse	4. Giro Valli Imperiesi	naz	TRN (1)

## DICEMBRE

7-8	AC Piacenza	5. Rally Valli Piacentine	naz	TRN (3)
-----	-------------	---------------------------	-----	---------

ris = gara riservata  
CIR = Campionato Italiano dei Rallies  
TRN = Trofeo dei Rallies Nazionali (fra parentesi la zona)  
TR = Trofeo della Regolarità (fra parentesi la zona)

## La prima giornata di GENOVA

# Per i ralisti decise solo tasse più care

GENOVA - Si è discusso per quasi quattro ore su temi ralistici, eppure non si è concluso granché. Tasse di iscrizione e ristrutturazione del TRN hanno accentrato gran parte degli interventi: giustissimo. Meno giusto (e comprensivo) che altri problemi della specialità al teatro Amga siano stati solo accennati. Ad esempio quello delle verifiche tecniche ante e post-gara. Il tasto (dolente) lo ha toccato Tabaton ricordando come le verifiche vengano fatte « a pallini » e chiedendo per il futuro una maggior uniformità di giudizi ed una regolamentazione più permissiva nei TRN, con possibilità di qualche rinforzo.

Nessuno lo ha seguito su questa strada e così l'argomento verifiche tecniche è stato liquidato con un generico impegno della sottocommissione di provvedere ad una ristrutturazione della materia e di indire una riunione con i commissari tecnici che valga da mi-

### ● Campionato Italiano Rallies

Undici le prove in calendario nel 1975 di cui una (Sanremo) valevole anche per il Mondiale Marche e ben quattro (Elba, Pavia, Alpi Orientali e San Martino di Castrozza) per l'Euroconduttori. Rispetto alle gare che hanno deciso il campionato tricolore quest'anno, c'è il ritorno dell'Alpe della Luna (sempre che vengano superati gli ostacoli di ordine politico-burocratico in seno alla comunità Alto Tevere) e l'esordio « Internazionale » del Rally Salernitano del Golfo e di quello di San Giacomo di Roburent.

C'è stato chi ha chiesto in assemblea quali garanzie offrano le due neo-promosse. La CSAI ha tranquillizzato tutti confermando che in pratica saranno Rava e Salvay a curare l'organizzazione del Rally del Golfo collaborando attivamente (anche nella scelta del percorso) con i salernitani. Da parte sua il geom. Magnano, responsabile numero uno dell'organizzazione del S. Giacomo si è impegnato a illustrare in un tempo brevissimo il percorso e le caratteristiche della sua gara, al fine di poter ottenere una verifica preventiva con largo anticipo da qualche componente della sottocommissione.

Decisa (finalmente) l'istituzione di due nuove coppe CSAI per i vincitori del gruppo due e del gruppo quattro che verranno così affiancati a quelle per i gruppi uno e tre. Ovviamente la coppa CSAI non sarà cumulabile al titolo assoluto. Né coppa né titolo invece per i gruppi cinque, il cui destino pare segnato. La Lancia con l'omologazione in gr. 4 della Stratos ha smesso di sostenerlo ed altrettanto farà la FIAT quando potrà schierare (cosa che dovrebbe avvenire nel 1975) nel G.T. speciale la X1-9 1800 o la 0-30.

Il chilometraggio delle gare resterà intorno ai settecento chilometri anche se tale distanza non sarà più strettamente vincolante per gli organizzatori. Si è parlato parecchio anche delle percentuali terra-asfalto nelle prove speciali. Nella discussione sono intervenuti anche Cesare Fiorio, Gianfranco Silecchia e Gino Macaluso. Tutti sostanzialmente si sono trovati d'accordo sulla Formula del 50% (laddove è materialmente realizzabile), invitando comunque gli organizzatori ad accettare una maggior collaborazione dei piloti, compresi quelli locali, nella ricerca dei percorsi.

### ● Trofeo Rallies nazionali

Restano (però ridotti a tre) i gironi per il TRN suddivisi con criteri geografici: Liguria, Piemonte e Valle D'Aosta per la prima zona, Lombardia e Triveneto per la seconda, le restanti regioni per la terza. Nel 1975 si torna comunque ad un vincitore unico del TRN. Su questo punto la sottocommissione ralistica ha accolto le richieste di Tabaton (Grifone) ed Attilio Rossi (GPR/ANCAI) anche se la formula un po' macchinosa per l'assegnazione del trofeo non è esattamente quella che avevano indicato i rappresentanti dei piloti. Sia Tabaton che Rossi avevano proposto una serie di tre gare finali (con due risultati utili) per i meglio piazzati nei tre gironi. La CSAI ha preferito optare per tre gare « prioritarie » nelle quali i piloti avranno la possibilità di prendere punti sia per il proprio girone che per la classifica finale del trofeo stesso.

Le tre gare elette sono il Trofeo Valle d'Aosta, il rally campagnolo ed il Trofeo Colline di Romagna, questo ultimo se gli organizzatori accetteranno di posticiparne lo svolgimento, in caso contrario diventerà prioritaria la coppa Città di Modena. La classifica del TRN sarà ottenuta sommando il punteggio accumulato in due delle tre gare prioritarie a quello ottenuto in base alla graduatoria del girone di appartenenza: i tre vincitori avranno



ni-corso di aggiornamento. Dopo le polemiche (e le squalifiche) della stagione attuale ci si poteva aspettare di più.

Altrettanto generico è stato l'impegno della sottocommissione per concordare con l'ANCAI l'utilizzazione effettiva di verificatori di percorso qualificati (i cui nomi devono essere resi pubblici). Fino ad oggi il compito dei verificatori CSAI è stato più teorico che pratico: il prescelto si reca a vedere il tracciato pochissimi giorni prima del via quando è assolutamente impossibile rimediare (eventuali) magagne organizzative.

Tutti sono d'accordo che bisogna cambiare indirizzo, e dare la possibilità a chi va a verificare di cambiare quello che la sua esperienza gli suggerisce, ma perché le cose prendano questa piega bisognerà attendere che la nuova sottocommissione (quella democratica) venga insediata e che abbia modo di incontrarsi con gli esponenti dell'ANCAI. Se ne parlerà insomma l'anno prossimo...

così da aggiungere venti punti ciascuno, i secondi diciassette, i terzi quindici e così via.

Ancora riguardo alle prove del TRN è stato stabilito che gli elenchi prioritari di partenza (in relazione all'articolazione in sei zone del 1974) saranno disposti con criteri discrezionali della sottocommissione ralistica. Infine il chilometraggio delle gare sarà compreso fra i 150 ed i 300 km.

### ● Sicurezza

Auspicata da tutti, adottata da molti, la vettura « apripista » nella prossima stagione sarà una realtà ovunque. Il compito di questo mezzo (che il pres. CSAI Rogano ha definito « Prova della continua e vitale fantasia che anima i ralisti ») è ovvio: verificare pochi minuti prima del passaggio del primo concorrente che il percorso della PS sia sgombro avvertendo nello stesso tempo il pubblico che i passaggi stanno per iniziare.

Approvata (anche se la sottocommissione dovrà stabilire le esatte modalità di impiego) l'istituzione di un « cartello di soccorso ». Dovranno esporlo quei piloti vittime di incidenti in prova speciale.

A Genova ovviamente è venuta fuori la questione delle prove ante-gara. Gli organizzatori hanno confermato che grossi problemi per ottenere i permessi nascono proprio dagli esasperati allenamenti nelle due-tre settimane che precedono la gara; i piloti hanno confermato che grossi rischi devono correrli proprio nelle

prove. Stabilire delle limitazioni di orari, velocità e rumore per ora è di difficile attuazione per cui alla fine si è deciso di... lasciare tutto immutato anche se tutti si sono impegnati a sensibilizzarsi sul problema e soprattutto autodisciplinarsi, trasformando fin dove è possibile le prove in semplici ricognizioni.

Riguarda la sicurezza (quella di vedere gare il più possibile regolari) anche la norma approvata che prevede l'istituzione per tutti i ralisti di una tabella di marcia uguale stabilita dalla CSAI.

### ● Tasse di iscrizione e premi

Aumentano le prime, restano immutati i secondi. Su questo fronte l'ANCAI si è battuta invano visto che alla fine è passata la proposta CSAI di portare a 25.000 (da 18.000) la tassa di iscrizione per i ralisti internazionali ad esclusione dei quattro « europei » dove sarà di 80.000 e del « Sanremo » a quota 100.000.

I premi invece sono quelli stabiliti nel 1970. Tabaton ha chiesto che per i TRN piuttosto che aumentare la tassa di iscrizione si annullino i premi ma non se ne è fatto nulla. Cosciente dei problemi organizzativi legati all'attuale momento economico, l'ANCAI ha prospettato che almeno si lasciasse tutto come quest'anno. Di nuovo non se ne è fatto niente malgrado lo stesso Rogano si sia detto (in assemblea) d'accordo sull'equità della richiesta formulata da Facetti a nome dei piloti.

Potranno aumentare i premi solo aumentando ancora la tassa di iscrizione nella misura di un milione di premi in più ogni aumento di 10.000 lire.

### ● Regolarità

La CSAI ha proposto alcune modifiche fra cui l'obbligo del parco chiuso nei casi di suddivisione delle vetture in classi di cilindrata. Come ad ogni convegno, la signora Colabella è stata bravissima ad esporre i problemi ed i « desiderata » dei regolaristi, convincendo la sottocommissione a lasciare tutto invariato. La specialità comunque denuncia segni di crisi, almeno stando al calendario ridotto ad un terzo rispetto alla stagione scorsa. « Non chiediamo nulla — ha detto fra l'altro la ferrarese Colabella — lasciateci almeno remare nella vostra barca ».

Guido Rancati

## I dirigenti sotto coperta

- DE ADAMICH: « Dicono che siamo tutti, piloti, organizzatori e dirigenti sulla stessa barca, ma perché ai remi devono restarci solo e sempre i piloti mentre i dirigenti fanno i compagni di viaggio seduti sotto coperta? »
- ASQUINI (Presidente AC Udine): « Favorire e potenziare l'attività sportiva per gli Automobile Club provinciali è un obbligo solo morale. Per chi presiede questi enti è un obbligo superiore quello di garantire i posti di lavoro e gli stipendi ai propri dipendenti ».
- STOCHINO: « I piloti spendono molto per provare le gomme, gli assetti e la preparazione delle macchine. Ebbene, spendano un po' di più anche per le iscrizioni visto che la sicurezza costa ».

# Cronaca delle discussioni del settore VELOCITA'

## (ma senza l'ANCAI impegnata per i piloti assenti...)

### Dagli slick alla silhouette è polemica!

#### DALL'INVIATO

GENOVA - Il capoluogo ligure potrà avere un traffico complesso, con sensi unici e divieti di parcheggio, ma non si può certo dire che sia geograficamente mal collocato o non servito da strade, autostrade e ferrovie provenienti dai tre punti cardinali. E quindi non si spiega perché — tanto per cambiare — al convegno CSAI di Genova (declassato da «congresso» a «riunione consultiva») abbiano brillato per la loro assenza i veri protagonisti di questo sport, cioè i signori piloti.

E' il solito vecchio discorso. Una sorta di atavico fatalismo nel potere «borbonico» dei reggitori è probabilmente alla base di questo atteggiamento, anche se certamente la collocazione delle due giornate di lavori nel bel mezzo della settimana lavorativa non ha certo contribuito a far superare agli interessati lo scetticismo sulla validità delle discussioni.

Scetticismo in gran parte giustificato, però. Infatti la riunione ha avuto il cliché standardizzato nel corso di questi anni, e di «consultivo» ha avuto questo: la tacita approvazione dei presenti delle varie modifiche proposte dalla CSAI alle norme sportive e tecniche. Da notare che i presenti erano per la maggioranza composti da organizzatori (in sala per discutere poi del calendario) e da uomini della CSAI.

#### I rilievi di CEARD

Unico valido interlocutore, e non solo passivo poiché latore di una bella serie di proposte interessanti (le avete lette nel numero scorso di Autosprint) è stata l'ANCAI, che ha alternato sul podio microfonico quattro relatori: Ceard, Facetti, Pianta e da Adamich. Soprattutto Ceard è stato chiaro ed incisivo quando ha parlato di due dei più gravi problemi attuali del nostro sport, la mancata effettuazione delle gare a calendario (con relativa confusione e disagio dei piloti), e la grave impreparazione messa in mostra da parecchi ufficiali di gara, con le conseguenze che ben conosciamo.

L'ANCAI sta svolgendo insomma abbastanza bene la sua parte di «rappresentante» dei piloti, che vengono sostenuti non solo nei loro interessi diretti ma anche nella loro dignità umana. Peccato solo che a volte si faccia un po' di confusione, come nel caso delle tute ignifughe

### COSA C'É DI NUOVO

#### Formula Italia

Queste le novità della Formula Nazionale, la cui validità è stata prorogata fino a tutto il 1976:

— **Trofeo 1975** secondo le regolamentazioni in vigore quest'anno, cioè due gironi e girone finale;

— **ammortizzatori** anche regolabili purché montabili sugli attacchi originali;

— **volume della camera di scoppio**, alloggiamento della rettificabile (altezza non inferiore a 88 mm, guarnizione candela compreso, pari a 47,5 centimetri cubi. Testata libera;

— **scala dei pesi minimi**. Volano con frizione e disco: 12,700 kg.; volano nudo: 7,350 kg.; biella, pistone completo, bronzine, bulloni: 1,320 kg.; albero motore: 13 kg.;

— **equilibratura** (entro i pesi ammessi) per albero motore, volano e spingidisco mediante fori; per bielle tramite asportazione di materiale nelle masse superiori ed inferiori; per gli spinotti, tramite asportazione di materiale. Pistoni non equilibrabili;

— **alberi a cammes riprofilabili** nel rispetto del pezzo di serie e secondo le quote (raggio di base, rampe, alzata massima) del pezzo di serie;

— **condotti di aspirazione e scarico, collettori e testata, liberi**. Lucidatura libera. Interposizione di una flangia fra carburatori e collettore con le seguenti caratteristiche: spessore 5 mm; diametro 38 mm per un'altezza di 3 mm lato collettore; conicità fino al diametro di 40 mm per i restanti 2 mm di altezza, lato carburatore. Getti massimi non superiori a 135;

— sono **permesse le lavorazioni** previste dal Manuale edito dalla Fiat ad uso delle autofficine, ad esclusione del rialesaggio. E' permessa la sostituzione delle sedi valvola secondo i dettami del Manuale;

— è **permesso rinforzare il telaio**; eventuali pannelli devono essere rivettati ma non saldati. E' ammessa la sostituzione delle guarnizioni di gomma dei supporti delle barre stabilizzatrici con altre in metallo;

— è permessa l'adozione di prese d'aria per i freni, una protezione ai serbatoi dei circuiti idraulici, ed è allo studio la possibilità di adottare tubi dei freni liberi;

— è **ammesso un radiatore olio** fissato sulla centina portacambio. Il foro di uscita dovrà essere sul basamento prima del supporto del filtro, il foro di entrata sul supporto del filtro;

— le vetture verranno equipaggiate con pneumatici Kleber intermedi per asciutto e bagnato.

Grosse novità, quindi per la quarta stagione della Formula Italia. Certe chiarificazioni di pesi e misure erano necessarie, soprattutto per uniformare le verifiche, ma a nessuno sfugge che le novità previste permetteranno un aumento della potenza e della stabilità che verranno a compensare — più che altro sul lato psicologico — la presumibile diminuzione di prestazioni conseguente al montaggio delle «ognitempo» Kleber, che d'altra parte hanno l'innegabile vantaggio di essere molto più economiche (si parla di circa 25.000 lire l'una).

Si era parlato, da parte dell'ANCAI, dell'adozione di un alettone. Le indicazioni dell'assemblea non sono sembrate favorevoli, quindi crediamo che aerodinamicamente le F. Italia rimarranno invariate.

omologate e nel caso dei pneumatici slick. Infatti, a proposito delle tute, l'ANCAI ha giustificato l'inopportunità di obbligare per regolamento le tute omologate (e più costose) anche ai piloti dei gruppi 1 e 3 affermando che i piloti stessi sono ben consapevoli dei loro rischi e che un obbligo siffatto sarebbe un insulto alla loro capacità di giudizio. Tutto giusto, strano però che la stessa capacità di giudizio e di valutazione del proprio rischio l'ANCAI non la riconosca ai piloti nel caso delle gomme slick, abolite nelle gare in salita.

Su questa storia dei pneumatici

#### Formula 850

Qualche ritocco anche al regolamento tecnico della F. 850, la cui vita viene prolungata in pratica sulla spinta della vitalità del parzo macchine, anche se non si sa fino a quando:

— **peso minimo del volano**: 4,700 kg; della biella senza bronzine: 430 gr; del pistone con segmenti e spinotto: 260 gr;

— **serbatoi di sicurezza approvati sono obbligatori**; recuperatore olio trasparente;

— **per quanto riguarda la lubrificazione**, il circuito è stato completamente liberalizzato. Resta solo da attendere un accenno ufficiale della s.t. commissione tecnica.

#### Formula Monza

Sono stati **PERMESSI**: il montaggio di distanziali alle ruote a condizione di non superare i valori di carreggiata; un fissaggio supplementare del coperchio punterie; peso minimo del volano con i sei bulloni di fissaggio: 5 kg.

Sono stati liberalizzati: le sedi valvole, a condizione che sia rispettato il diametro interno minimo di serie; i supporti della scatola del cambio; i tiranti e la leva del cambio; i supporti di fissaggio della balestra alla scocca; i tiranti della dinamo.

La larghezza massima della carrozzeria fra le ruote anteriori e posteriori è stata fissata in 1 metro.

#### Vetture derivate di serie

La CSAI ha codificato e proposto a Genova una più precisa normativa a proposito delle vetture equipaggiate di pneumatici di serie. Si è precisato che la profondità minima del battistrada, misurato in un qualsiasi punto, non deve essere inferiore a 2 mm, e che tale profondità è verificabile anche a fine gara. E' proibito riscoprire i pneumatici.

Per le vetture dei gruppi 1 e 3 CSAI, sarà obbligatorio l'uso della diagonale di rinforzo al roll-bar.

Per tutti i gruppi, in velocità o nei rallies, sarà reso obbligatorio un poggiatesta.

#### Sicurezza

Ai fini del sempre costante miglioramento della sicurezza nelle competizioni, la sottocommissione circuiti e sicurezza della CSAI sta operando in maniera fattiva ed efficace.

Innanzitutto, tramite una serie di esperimenti pratici, la CSAI ha codificato un sistema di collaudo della capacità protettiva delle tute (in base ai tempi di resistenza fisica alle fiamme), che si appresta a portare a Parigi all'approvazione della FIA. Questo sistema di collaudo, se approvato, porterebbe alla qualificazione degli indumenti protettivi, così come è nel caso dei caschi, su standard internazionali.

Inoltre, la sottocommissione circuiti e sicurezza della CSAI ha ufficialmente sollecitato tutti i piloti protagonisti di qualsiasi tipo di incidente ad inviare una relazione quanto più dettagliata alla CSAI, con lo scopo di acquisire quanti più possibili elementi da esperienze dirette sulla meccanica degli incidenti stessi, le loro cause, le più efficaci protezioni attive e passive.

c'è stata un po' di polemica, a livello di interventi successivi alla proposta CSAI di ribadire il divieto delle coperture con battistrada liscio nelle gare in salita e di codificare le «sculpture» richieste in larghezza ed in profondità. Questa proposta veniva poi integrata da quella ANCAI, che auspicava il divieto dell'adozione delle slicks (poi diventati «racing» in sede di discussione) nei rallies, pur ammettendole nelle salite internazionali.

C'è voluto l'intervento di Verità, della Dunlop Italiana, per chiarire un po' le idee. Verità, ha innanzi tutto detto che è impossibile indi-

viduare la linea di demarcazione fra pneumatico di serie e pneumatico «racing»; che attualmente nei rallies «tutti» i pneumatici sono dei racing appositamente costruiti, anche quelli predisposti per chiodature intense; che scoprire uno slick, cioè una carcassa con mescole e misure previste per un battistrada liscio, è estremamente pericoloso.

Abbiamo l'impressione che la CSAI dovrà ridiscutere a fondo la faccenda, consultandosi anche con le Case di pneumatici relativamente alla disponibilità di coperture intermedie espressamente previste per battistrada scolpiti. Inutile sottolineare



● FACETTI, oltre ad un adeguamento del monte-premi con stanziamenti CSAI, ha proposto alla CSAI stessa di cercare di reperire una più larga « fetta » dei fondi erogati dal CONI alle varie federazioni. Per la CSAI sono 75 milioni annui, per la Federazione Motociclistica sono più di 200.

● Nel calendario velocistico che pubblichiamo nelle pagine centrali non vedrete gare per le Formula Ford o le Mexico. Qualcuna c'è, ma non si può parlare di un « calendario » '75 per le vetture da corsa di stampo inglese. E' un fatto che forse riflette il momento difficile della Ford Italiana, ma sicuramente alla base di ciò c'è un malinteso fra la direzione sportiva della Ford e l'AICA, l'associazione circuiti che ora ha un fronte piuttosto omogeneo e pretende — giustamente — di essere consultata unitariamente.

Tutto il problema si riduce alla richiesta, da parte dell'AICA, di un certo contributo della Ford Italiana per l'organizzazione delle sue corse, con-

## Per la RENAULT (che entra) la FORD (che abbandona?)

tributo che la Ford ritiene eccessivo, anche in relazione che questo è il sesto anno della sua attività sportiva ufficiale nel nostro paese.

A Genova, dopo l'annuncio da parte di Carlo Micci dell'attuale stato di aspettativa della Ford Italiana, e dei suoi propositi di ritiro, l'ANCAI si è immediatamente preoccupata per le decine e decine di monoposto e berline Ford attualmente in stato di servizio e dei rispettivi piloti, proponendo alla CSAI di mediare un « riavvicinamento » fra le parti in modo da varare un calendario Ford anche nel 1975. Riteniamo che la faccenda si appianerà, solo che Ford Italiana e proprietari di circuiti affrontino serenamente la situazione.

che questo obbligo comporterebbe comunque un aggravio di spesa non indifferente per i piloti, e che gli specialisti delle cronoscalate sono sommamente contrari, a prescindere dai costi.

Altro tema-chiave della riunione è stato quello relativo all'anticipo proposto dall'ANCAI delle regole dell'Annesso J che andrà in vigore nel '76. Sulla premessa che l'idea è positiva ed interessante c'è stato un affastellarsi di proposte e considerazioni. Maffezzoli ha ricordato che Monza e Spa hanno in animo un Challenge per le loro gare di durata (ma Monza non ha in calendario una 12 ore gruppo 1, il 31 agosto?) basato sulla partecipazione di vetture con le regole '76. Pianta ha proposto che venga inserita una classe unica nell'ambito dei gruppi 1 e 3. Zagato ha proposto che vengano inserite nell'ambito dei gruppi 2 e 4, poi come FISA si è detto disposto ad accettare le eventuali « future » Annesso J 1976 nel Challenge della Federscuerie. Peano ha proposto di disputare addirittura il FISA con le gruppo 2 e 4 '76. Berardi ha proposto una soluzione intermedia, liberalizzare (ai fini spettacolari) le attuali gruppo 1 e 3 verso i dettami dell'Annesso J '76. Mormile ha promesso l'interessamento dell'ANFIA alla faccenda.

### L'« annesso » misterioso

Il più bello è questo: che si discuteva di una cosa che nessuno sapeva bene cosa fosse. Infatti, sia pur sollecitato — anche se non ufficialmente —, l'ing. Noretto non ha allentato il suo tradizionale riserbo per raccontare all'assemblea cosa sarà mai scritto in questo nuovo Annesso J che, ricordiamolo, deve essere pubblicato entro quest'anno, per entrare in vigore nel 1976.

Da quello che abbiamo saputo, esso sarà comunque molto più simile all'attuale gruppo 2-4 che all'attuale gruppo 1-3. Resta da dire che l'ipotesizzato anticipo a livello nazionale (anche se limitato ad alcune classi o gare) non ci avvantaggerebbe comunque in campo internazionale, poiché se è vero quanto si afferma nel documento ANCAI che « al mondiale marche '76 saranno ammesse le gruppo 2 », non saranno certamente esse a contrastare le gruppo 5 « Vetture Speciali », le silhouette, cioè

Ricordiamo poi che semmai saranno le gruppo 4 a poter tentare la qualificazione nelle gare del Mondiale Marche, in quanto dal prossimo anno i minimi di omologazione per una gruppo 2 sono cresciuti da 1000 a 2500 esemplari annui, mentre per le gruppo 4 sono calati da 500 a 400. Insomma, si è forse discusso un po' a vuoto, dimenticando che se ci sarà qualcuno che, nella stagione che va ad incominciare, vorrà fare degli utili esperimenti in vista degli impegni '76, potrà benissimo farlo senza necessità di alcun intervento od autorizzazione. Infatti, se si presenterà al via di una gara — poniamo — di campionato gruppo 2 con una vettura preparata secondo le regole '76, nessuno potrà impedirglielo: al massimo rischierà di andare più piano, essendo come già accennato le future regole più restrittive delle attuali. Ma positivi riflessi internazionali non ne vediamo.

### Molte gare pochi soldi

Sarebbe stato diverso, semmai, se si fosse proposto di fare qualche gara per silhouette, ampliando la proposta di Noretto di trovare la maniera di far correre anche le attuali grosse GT non omologate. Ecco che allora l'ANFIA potrebbe trovare l'interesse, fra i suoi aderenti.

Il presidente Rogano, dal canto suo, ha rivolto un appello agli organizzatori, il cui comune denominatore è quello dell'aumento dei costi delle gare, e quindi una richiesta di aumento delle tasse di iscrizione e dei contributi erogati dalla CSAI.

Rogano, molto realisticamente, ha detto che più di tanti soldi in cassa non ci sono, e che quindi è bene « cercare di razionalizzare i costi, abbandonando i campanilismi », per cercare di diminuire le spese organizzative con una collaborazione reciproca fra gli appaltatori di gare.

Infine, Rogano non ha potuto altro che « recepire », a nome della CSAI, i vari indirizzi e suggerimenti espressi dall'assemblea, rimandando però ogni decisione alla futura Commissione Sportiva, quella che sortirà dal nuovo corso democratico. A parte, elencheremo quelle che — al 99 per 100 — saranno le novità che andranno in vigore. Peccato solo che fra le decisioni rimandate vi siano quelle sui temi di fondo più importanti.

Marco Magri

## Più esauriente il Presidente CSAI nel rendez-vous-stampa romano

# Così le elezioni stop autodromi

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ROMA. E' un peccato che il regolamento della nuova CSAI semi-democratica sia stato consegnato ai giornalisti presenti alla conferenza stampa che l'ingegnere Rogano ha tenuto a Roma Venerdì, soltanto all'inizio della discussione. L'insolita procedura ha impedito di leggere con cura il nuovo testo e dunque nessuno ha potuto domandare al presidente della CSAI per quale ragione abbia più volte ribadito la propria « speranza » di poter convocare l'assemblea per l'elezione dei delegati regionali entro la fine di febbraio. E' inspiegabile che si parli ancora di speranza e non di un appuntamento preciso per questa sospirata assemblea, visto che il regolamento precisa chiaramente che deve essere convocata entro 60 giorni dalla data di scadenza della CSAI; e se non bastasse, l'articolo 24 ribadisce che non devono trascorrere più di due mesi tra l'elezione dei delegati ed il giorno di approvazione del nuovo progetto. Per la cronaca i 24 articoli sono stati approvati dal consiglio generale dell'ACI (all'unanimità pare) un'ora prima della conferenza-stampa.

Non è stata comunque l'unica stranezza di questa riunione romana, tenuta due giorni dopo il mini-convegno consultivo probabilmente per cercare di arginare il dispetto degli sportivi beffati da una riunione genovese apparsa troppo rapida per la mole di problemi accumulati in un anno intero. In ogni caso è stata un po' una conferenza a senso unico perché sono stati toccati soltanto i quattro argomenti scelti da Rogano (democratizzazione - Attività sportiva '74 - Formula 2 - Premio federale ai costruttori) e non c'è stato il tempo per avere la risposta ad interrogativi che si trascinano da

● Nel corso del convegno di Genova è stata annunciata ufficialmente l'istituzione della Coppa Renault per vetture R5 LS, che si articolerà su 12 gare su tutti gli autodromi italiani. Questo nuovo ciclo di gare si annuncia molto interessante, come già avemmo occasione di accennare, per la cospicua dotazione di premi di arrivo e di classifica finale, che prevede una Formula Super Renault per il vincitore della Coppa.

Le R5 LS, che già corrono in molti paesi d'Europa dei cicli di gare a loro riservate, avranno a disposizione un « kit » di preparazione predisposto dalla Renault, con particolari relativi al motore ed all'assetto, e correranno con coperture Dunlop derivate dai pneumatici di serie. Indicativamente, il costo di una R5 LS pronta per gareggiare sarà attorno ai 2 milioni e mezzo di lire.

Quanto prima, la Renault Italia diramerà le informazioni dettagliate riguardo il regolamento tecnico-sportivo e riguardo l'assegnazione di vetture e dei rispettivi « kit » di preparazione.

mesi; vedi i premi della F. Italia.

Il punto di partenza della discussione è stato dunque il progetto della democratizzazione, approvato definitivamente dall'ACI. « I concetti di base restano quelli di Mantova — ha sottolineato Rogano — tengo solo a ribadire che aveva fatto il suo tempo la tendenza della CSAI a mantenere il governo dello sport su basi solamente tecniche. Ora avremo una visione più attenta alla globalità dei problemi e sarà molto più aperto il dialogo tra gli organismi rappresentativi e le forze dello sport ».

Nessuna novità, almeno per AUTOSPRINT che aveva già anticipato la notizia, circa la formazione dei due organi della futura CSAI, il Consiglio Sportivo Nazionale ed il Comitato Esecutivo. Vittoria dunque degli AC organizzatori che sono riusciti a piazzare cinque rappresentanti nel CSN e due nel CE mentre è definitivamente caduta la divisione in zone per l'elezione del delegato di base. Altro punto importante è l'inserimento di un rappresentante dell'AICA e di uno della FIK nel comitato esecutivo. Al comitato esecutivo è stato assegnato un ulteriore importante compito, che in un primo tempo era proprio del consiglio nazionale, vale a dire la convocazione del consiglio stesso o di altre riunioni a carattere consultivo. Si tratta di una variazione che avrà certamente notevoli conseguenze perché è una limitazione non indifferente per il consiglio nazionale che riunisce la maggioranza delle forze democratiche dello sport ed in pratica i compiti operativi restano una prerogativa del più chiuso e limitato comitato esecutivo.

d. b.

CONTINUA A PAGINA 40

## ROGANO ha fatto i conti della squadra F. 2

# 200 MILIONI (per 5 corse) in azzurro

CONTINUAZIONE DA PAG. 39

Un accenno infine alla procedura tecnica per l'elezione del delegato regionale. In un primo tempo dovranno essere proposte le candidature alla CSAI che provvederà a chiedere agli interessati se sono intenzionati o meno ad accettare. Infine nel corso dell'assemblea ciascun licenziato avrà diritto al voto (segreto) e dovrà scegliere tra i candidati della lista.

Il secondo argomento toccato dal presidente della CSAI prendeva lo spunto dall'ATTIVITA' SPORTIVA DEL '74. Attività notoriamente mortificata da un eccessivo numero di gare non disputate, ma in seno alla CSAI, invece di discutere sulle cause reali che hanno causato la riduzione degli appuntamenti agonistici, si insiste sul vizio di nascondere la crisi dietro il paravento dell'austerità che fortunatamente solo in parte ha condizionato lo sport automobilistico. Non si è fatto cenno alle gare di campionato con il monte-premi troppo alto per l'organizzatore ed alle spese sempre più alte per l'allestimento di una manifestazione (perché non si è parlato della nuova disposizione secondo la quale nel '75 gli addetti al servizio antincendio dovranno essere disposti a non più di 150 metri l'uno dall'altro?), mentre circa il problema degli organizzatori che non organizzano, Rogano si è limitato a dire che «cercheremo di fare mantenere gli impegni».

Stop anche al piano autodromi. «Se c'è aria di crisi — ha continuato il presidente — è inutile continuare a costruire autodromi inutili e dunque anche il progetto di Modena non avrà un seguito. Resta aperto solo il problema del sud e siamo sempre in attesa di notizie da Putignano». Forse sono gli unici a sperare ancora qualche segno di vita da parte dell'autodromo più morto d'Italia.

Piuttosto vivace è risultata la discussione del programma di F. 2 ed è un peccato che Flammini e Carlo Giorgio che si erano affacciati nella saletta all'inizio della riunione siano stati allontanati. Rogano ha ribadito che «Nell'insieme possiamo considerarci poco soddisfatti e solo sul piano della fiducia abbiamo qualche speranza sulla bontà dell'esperimento appena interrotto». Anche su questo punto non si è comunque andati alla base del problema e si è preferito continuare con l'incredibile argomento legato alla scomparsa prematura di Eugenio Dragoni. «Venuto meno il responsabile della conduzione diretta — è sta-

Il problema della Formula 2 è stato sfiorato a Genova, e si è solo auspicato che la CSAI decida in fretta cosa fare dei 70/80 milioni disponibili (a parte abbiamo riferito degli sviluppi finali a sorpresa).

Parlando a titolo personale, Pianta ha difeso strenuamente la linea scelta da Dragoni. Cambiare ora, a prescindere da quanto è accaduto, sarebbe come buttare via i soldi spesi fino qui, ha detto Pianta. Ci sembra di aver intuito, comunque, che l'intenzione della CSAI sia quella di «mollare» l'iniziativa.

Resta validissima la proposta ANCAI per l'istituzione di un campionato italiano di Formula 2. I piloti ormai ci sono, e sarebbe un titolo qualificante. Sul come laureare il campione, si pensa di assegnare i punteggi in tutte le gare, in Italia o all'estero, in funzione del numero di piloti italiani presenti. Siamo certi che il campionato F. 2 sarà comunque istituito.

### ECCO IL BILANCIO DEL PROGRAMMA PROMOZIONALE PILOTI ITALIANI F. 2 1973-74 PRESENTATO DA ROGANO

#### ENTRATE

C.S.A.I.	L. 155.700.000
Sponsor	» 18.700.000
Cessione materiali (1)	» 21.000.000
<b>Totale</b>	<b>» 195.400.000</b>

#### USCITE

Acquisto materiali (2)	L. 123.366.158
March aggiornamenti e ricambi	» 17.042.931
BMW revisione motori	» 14.728.439
Officine manutenzione e assistenza in gara	» 36.013.623
Partecipazioni a gare e allenamenti	» 6.094.049
Varie (assicurazioni, norme di sicurezza, IVA ecc.)	» 4.516.448
<b>Totale</b>	<b>» 201.761.648</b>

(1) Ceduti 2 telai Brabham ed 1 telaio March.

(2) Acquistati i seguenti materiali: 1 vettura F.3 Brabham BT41; 2 vetture F.2 Brabham complete; 3 telai F.2 March 1974; 5 motori BMW F.2; 1 camion Fiat 242; 1 Fiat 238.

to detto — si è inceppato tutto il meccanismo (quale, quello degli anticipi? n.d.r.) e non si sono potuti ottenere i risultati sperati».

Non occorrono certamente commenti per sottolineare l'eterno sfruttamento della scomparsa di un uomo che aveva dato tutto se stesso per lo sport. C'è stato anche un vivace battibecco sulla durata del progetto F. 2 che se-

## Gli altri interventi di GENOVA

• **MAFFEZZOLI**, ha annunciato i lavori di una commissione composta fra gli altri da Aleffi, Galmanini e Stochino, destinata a rappresentare un «gran giuri» per i commissari, sportivi, tecnici e di percorso.

• **TABATON**, a nome della FISA, ha chiesto che sia permesso rinforzare le vetture nei rallies, almeno quelli nazionali. Così, se uno fa sia il TRN che il CIR, o ha due macchine o nei rallies nazionali è svantaggiato, se ha una vettura in regola con le norme internazionali.

• **GINO DE SANCTIS** si è detto d'accordo con la proroga della validità della F. 850, per la quale ha anche proposto cerchi liberi e motori preparati secondo le regole delle gruppo 2-4.

• **DE ADAMICH**, a nome dell'ANCAI, ha chiesto una nuova regolamentazione per il campionato assoluto. Senza coefficienti, ma limitati ai risultati conseguiti in F. 1, Mondiale Marche, F. 2, Euro 2000.

• **PICCIONI**, del Santamonica, richiamandosi ai costi organizzativi, ha auspicato che venga data più pubblicità alle gare sulla stampa anche sulla stampa quotidiana, in modo da incentivare la partecipazione di pubblico.

• **TAVONI**, ha chiesto a nome dell'AICA che gli organizzatori possessori di autodromi vengano licenziati come «organizzatori», onde snellire, non scavalcare, l'iter presso gli AC regionali competenti.

condo i giornalisti presenti che a suo tempo avevano avuto chiare risposte da Dragoni doveva avere una durata biennale e dunque avrebbe dovuto terminare nel '75. Per Rogano invece la durata biennale doveva intendersi calcolando anche i tre mesi spesi negli allenamenti per la scelta dei piloti alla fine del '73.

Poco prima, il presidente si era soffermato sulla situazione della F. 2 italiana prima dell'attuale stagione dimenticandosi (speriamo sia stato un lapsus) del secondo posto di Brambilla nell'Euro F. 2 dello scorso anno («salvo qualche cosa fatta da Brambilla, la situazione non era certo rosea», ha detto), ma poco dopo non ha meno stupito un'altra affermazione tendente ad attribuire alla CSAI il merito di avere portato nove italiani in F. 2, presenti «per emulazione». Un po' fumosa anche la spiegazione data alla proibizione fatta agli azzurri di contattare un eventuale sponsor: «Lo abbiamo fatto per il loro bene, perché se una eventuale squadra di F. 1 avesse chiesto la loro presenza, sarebbero stati handicappati dal precedente impegno», è stata la risposta che lascia dubbiosi.

Sono stati presentati anche i conti di gestione della squadra ed in questo caso ciascuno può esprimere un parere personale scorrendo l'allegata nota. Personalmente abbiamo chiesto se, visto che per la revisione dei motori presso la BMW e per quella dei telai alla March erano stati spesi circa 32 milioni, non poteva sembrare eccessiva la cifra di 36 milioni e rotti pagati a Gianfranco Bielli per la manutenzione e l'assistenza nel corso delle 5 (cinque) gare. «Giudichi lei», ci è stato lacernicamente risposto. Occorre andare oltre?

d. b.

## Colta a volo la proposta ANCAI

# La CSAI contatta l'AUTODELTA

ROMA - Nella lunga conferenza-stampa di venerdì pomeriggio nella sede CSAI di via Solferino, l'ing. Rogano al terzo punto della sua esposizione (squadra azzurra di F. 2) ha sorvolato sulla proposta che Andrea de Adamich aveva presentato al convegno di Genova. Vicino com'è alla scuderia Autodelta, il pilota triestino-milanese si è fatto promotore di un passaggio di gestione della squadra CSAI all'Autodelta, appunto.

La scuderia ufficiale dell'Alfa Romeo avrebbe svariati motivi di interesse nei confronti della seconda Formula internazionale, non ultimi una maggiore attività delle officine di Settimo Milanese e l'effettiva possibilità di sostituire con il due litri dell'Alfetta i motori BMW sulle monoposto March. I giovani piloti che nel '75 saranno «soggetti» di addestramento e valorizzazione (sia con la F. 2 che con le Sport-Prototipo 33tt12 da utilizzare quanto meno sulla pista-Alfa di Balocco) avrebbero ben altre garanzie sulla destinazione, a buon fine, dell'iniziativa che è fallita alla CSAI, anche — e soprattutto — per la scomparsa di Eugenio Dragoni.

Sulla proposta di de Adamich già in questa settimana molto probabilmente si pronuncerà l'apposita commissione costituita a suo tempo per il «progetto F. 2». Appena disponibile il conte Zanon di Valgiurata, il segretario generale della CSAI Erasmo Saliti lo convocherà unitamente agli altri due componenti e cioè l'ing. Ceard (ANCAI) e l'ing. Zagato (FISA). Sarà ascoltato da Saliti e c. il d.s. Ottorino Maffezzoli che presenterà nell'occasione una relazione sull'attività degli azzurri Flammini e Truffo. Secondo attendibili «voci di corridoio» la commissione si dichiarerebbe d'accordo con l'ANCAI e de Adamich e nominerebbe un fiduciario.

L'operazione dovrebbe naturalmente comportare il riconoscimento alla scuderia dell'Alfa Romeo del contributo '75 per i piloti italiani di F. 2 che è di circa 80 milioni di lire e il trasferimento del materiale ancora di proprietà della CSAI il cui valore è di 35 milioni di lire.

l. c.

## Brambilla e Merzazio un «caso a parte» per la FERRARI (!!!)

ROMA - Abbiamo chiesto all'avvocato Luca Montezemolo di esprimere la reazione della Ferrari dopo la presa di posizione della CSAI nei riguardi dei costruttori nazionali che utilizzano piloti stranieri:

«Personalmente trovo giusto che i piloti italiani facciano sentire la loro voce come gli atleti di altri sport — ha sottolineato il super-assistente alla presidenza — ma c'è da dire che in questo momento la Ferrari non prende in considerazione i piloti italiani perché, a parte i casi Brambilla e Merzazio, veramente non vediamo chi possa essere all'altezza della F. 1. Ormai possiamo permetterci solo una squadra di due macchine e la Ferrari deve sempre puntare in alto, senza possibilità di fare una «scuola piloti» per una stagione.

«Se la CSAI e le scuderie allevano veramente un giovane che possa dare una garanzia non dico immediata ma insomma possa inseguire un minimo di risultati, sarò il primo io a darmi da fare per portarlo alla Ferrari. Posso anche aggiungere che forse in passato il punto di vista di Maranello era leggermente diverso ma ormai molti atteggiamenti sono cambiati e non è vero che la Ferrari abbia dei preconcetti nei confronti degli italiani».

# Purtroppo sarà difficile che GOVERNO e CASE accettino la proposta ACI di RIDURRE rispettivamente i PREZZI della BENZINA e quelli delle AUTOMOBILI NUOVE sui listini

## Tocca il 43% la flessione vendite

ROMA - Con una sollecitudine che gli discoscevevamo, l'ACI ha denunciato giovedì 14 novembre i «passivi» che la industria dell'automobile, italiana ed estera, ha fatto registrare sul nostro mercato nel mese di ottobre. Grazie ad un solerte e proficuo lavoro straordinario, il pubblico registro ha fornito al Presidente dell'ACI Filippo Carpi De' Resmini gli elementi per un contabile... grido di dolore. Dopo aver comunicato all'esecutivo dell'Ente che nello scorso mese le immatricolazioni del nuovo erano diminuite, rispetto all'ottobre '73, del 33,25%, il presidente ha avuto mandato di interpretare presso le competenti autorità di governo le legittime preoccupazioni dell'ACI e di tutti gli utenti dell'automobile per un prevedibile peggioramento (o quanto meno di un ristagno) della situazione di mercato.

In attesa che l'assemblea generale dell'ACI (che si riunirà il 29 novembre nella sede dell'Ente, in via Marsala) ratifichi la raccomandazione dell'esecutivo, risulta tuttavia che l'avv. Filippo Carpi de' Resmini ha già compiuto passi ufficiosi destinati a solleci-

tare una riduzione del prezzo della benzina, sul quale purtroppo potrà dire la sua soltanto il nuovo governo, essendo l'attuale in carica per... volontà della Costituzione. Significativo che fra le intenzioni del progettato governo Moro, c'era anche quella di comprimere ulteriormente i consumi di petrolio.

Nello stesso tempo il presidente dell'ACI, sulla base dei dati delle immatricolazioni del mese di ottobre (che non tengono più conto ormai di ordini fatti all'inizio dell'anno, quando gli indici del costo della vita e della svalutazione della lira erano ben più contenuti) ha interpellato le case nazionali sull'eventualità di rivedere i loro listini prezzi: un'agevolazione sull'acquisto se da una parte porterebbe ad una progressiva utilizzazione degli stocks, dall'altra aggraverebbe il deficit delle fabbriche. Appare a nostro avviso davvero improbabile che il governo rinunci ad un introito fiscale di decine di miliardi di lire diminuendo di qualche lira il prezzo di un litro di benzina (figuriamoci se ritoccherebbe l'IVA; semmai è possibile una riduzione di quella per le automobili di ol-

tre 2000 cc.) e più improbabile ancora appare una revisione dei listini delle nostre case e di quelle estere, che se lo facessero dovrebbero non tanto fare un'autocritica ma si vedrebbero costrette «ex novo» in un diverso dialogo con i sindacati, in materia di lunghi ponti festivi e di cassa d'integrazione.

Comunque, rispetto all'ottobre '73, sono state vendute il mese scorso 109.454 automobili (-44.182). Ma la percentuale del 33,25% in meno non è quella reale, perché non tiene conto del naturale incremento nelle immatricolazioni che, senza la crisi petrolifera, era di circa il 10% annuo. Come dire perciò che il mercato ha fatto registrare una flessione del 40-43%! Per finire, durante i primi nove mesi del '74 invece la flessione era stata dell'8% (in pratica del 18%). Nello stesso periodo si è però registrato un aumento del 26-27% nelle immatricolazioni di autobus e di autoveicoli industriali, ma nell'economia delle fabbriche è solo un palliativo.

Lino Ceccarelli

## Tornano sempre poco i milioni di Vallengunga (anche con la nuova C.S.)

### Ma sono 20 i milioni per le corse dell'AC Roma?

ROMA - L'avevano definita la Commissione sportiva fantasma ma tutto sommato era un giudizio benevolo perché gli impalpabili esseri della notte (così dicono) in qualche modo fanno capire di esistere mentre la speciale sezione dell'AC Roma che secondo lo statuto dovrebbe occuparsi dello sport automobilistico da più di un anno non dava assolutamente segni di vita. Con l'insediamento alla presidenza del dottor Ottorino Monaco si auspicava che qualche cosa dovesse cambiare ma nonostante le promesse fatte ad AUTOSPRINT dallo stesso presidente campione italiano del turismo, sembrava che lo sport del motore dovesse restare lettera morta in via Colombo.

E' stata dunque una piacevole sorpresa l'improvviso insediamento della nuova Commissione che nella scorsa settimana si è riunita per la prima volta ed, in una atmosfera che sembrava escludere le chiacchiere demagogiche, ha fatto capire di volere ripetere mensilmente gli incontri per cercare di risollevarne le sorti dell'automobilismo capitolino. Già in questa prima presa di contatto sono stati affrontati, soprattutto per merito di alcuni membri animati da spirito di iniziativa e passione sportiva, i problemi più spinosi e non è detto che entro breve tempo una nuova politica coordinata tra AC Roma ed i privati non possa riservarci qualche piacevole sorpresa. In primo piano innanzitutto la prossima semi-democratizzazione della CSAI con lo scottante problema del delegato regionale da risolvere ed alla cui elezione l'AC Roma (speriamo al di sopra delle parti!) vuole dare il proprio contributo. Verranno sensibilizzati gli sportivi attivi, invitandoli a presentare in una riunione preliminare una rosa di nomi ben precisa dalla quale dovrà uscire la persona prescelta che verrà invitata a fare parte della Commissione Sportiva per una più stretta collaborazione.

Lungamente discusso anche il problema

delle gare di Vallengunga e della cronica mancanza di pubblico che rende sempre un po' incerto il futuro dell'autodromo romano soprattutto per le spese sempre maggiori che devono sostenere gli organizzatori. Per fortuna a tranquillizzare gli animi si è levata la voce del dottor De Luca che ha ribadito la sua volontà di continuare «almeno come quest'anno. Abbiamo messo in calendario lo stesso numero di gare cercando con idee nuove di invogliare i romani ad andare a Vallengunga».

Particolarmente interessante per la possibilità di sviluppi futuri l'intervento della scuderia Gruppo Piloti Romani che

tramite il presidente Palangio ha fatto una precisa richiesta all'AC Roma definita da De Luca (parte interessata) «intelligente e costruttiva con un po' di buona volontà». Palangio dunque che del tutto privatamente ha organizzato cinque corse quest'anno ha fatto un discorso molto chiaro. «Questo è il bilancio della recente 2 Ore — ha esordito il massiccio presidente. — Ancora una volta siamo riusciti a mala pena a pareggiare i conti: continuando di questo passo chi se la sentirà più di organizzare le corse? L'AC Roma sostiene di non avere fondi e di non potere fare ampi

programmi ma almeno un aiuto lo potrà fornire: facciamo un fronte comune e la G. Piloti Romani sarà in grado di assicurare 10 gare nel prossimo anno. Per attuare il progetto chiediamo solo che la Vallengunga S.p.A. (emanazione dell'AC Roma n.d.r.) ci conceda la pista gratis e che l'AC ci fornisca altrettanto gratuitamente gli ufficiali di gara e di percorso in cambio di una percentuale sugli eventuali incassi».

Il discorsetto ha fatto un certo rumore ed ha ottenuto l'effetto voluto. Ora la richiesta verrà vagliata e prossimamente conosceremo la risposta che potrebbe essere positiva visto che la collaborazione permetterebbe un reinserimento dell'AC Roma nello sport attivo che per il momento resta molto lontano. «Non manca la buona volontà — aveva sottolineato in apertura il presidente Monaco — tuttavia i fondi previsti dall'AC Roma per lo sport non ci permettono molto: i 20 milioni stanziati quest'anno sono stati interamente concessi alla Vallengunga S.p.A. per alleggerire il suo bilancio». De Luca però ribadiva a mezza voce che la famosa cifra (500.000 lire in meno delle spese previste per le pulizie) ancora non è arrivata davanti ai suoi occhi. Altri interventi piuttosto costruttivi per la genuina passione che ha animato gli oratori sono stati quelli di Elio Pandolfo e di Bonaventura Franco. Questo infine l'elenco dei componenti la commissione. Presidente Ottorino Monaco, vice-presidenti: Alessandro Fazioli e Gaetano Pulverelli. Componenti: Franco Barra Caracciolo, Carlo Alberto Del Bue, Luciano De Luca, Maria Di Lorenzo Ventriglia, Sergio Favia Del Core, Giampaolo Barracca, Paolo Garelli, Antonio Palangio, Romano Fazio, Mirto Ventura, Giovanni Guerisoli, Sesto Leonardi, Salvatore, Molinari, Elio Pandolfo, Erik Protti, Bonaventura Franco, Giuseppe Rossi e Paolo Vianello.

## Due viaggi in SUD-AMERICA per i primi Gran Premi F. 1

LUGANO - Una compagnia viaggi svizzera, la VIP-TRAVELS organizza i seguenti viaggi in occasione dei primi Gran Premi automobilistici di Formula 1 della stagione '75:

● GRAN PREMIO D'ARGENTINA - Buenos Aires, 12 gennaio 1975 - Dieci giorni dal 9 al 19 gennaio a partire da Fr. svizzeri 2.384 - Lire 572.000.

● GRAN PREMIO DEL BRASILE - Sao Paulo, 26 gennaio 1975 - Dieci giorni dal 23 gennaio al 2 febbraio a partire da Fr. svizzeri 2.350 - Lire 565.000.

● GRAN PREMI DI ARGENTINA E BRASILE - 18 giorni dal 9 gennaio al 27 gennaio - A partire da Fr. svizzeri 2.760 - Lire 661.000.

I prezzi comprendono il volo di andata e ritorno in aereo di linea jet, e il pernottamento per tutta la durata della permanenza in alberghi di categoria turistica in stanza doppia con servizi. Possibile la combinazione con soggiorno balneare a Rio o in Isole della costa brasiliana. ● Biglietti di ingresso alla corsa sono disponibili a richiesta ma non inclusi nel prezzo. Categoria di albergo e servizi supplementari a scelta con supplemento. ● Per i residenti in Italia, pagamento in lire possibilmente sulla piazza di Milano: VIPTRAVELS SA - Via Landriani 7 - 6900 LUGANO (SVIZZERA). Telefoni (091) dall'Italia (004191) 38545/38546/38547/21144 - Telex 79659 VIPLU (CH).

**DAN GURNEY** riassume nella sua protesta tutte le voci di piloti e costruttori americani nella morsa di una crisi strutturale e regolamentare (che è un problema di dollari)

# F. INDY in contestazione

NEW YORK - Per Dan Gurney è iniziata la lunga notte bianca. Il biondo pilota-costruttore di Santa Ana in California, ora attende che da Indianapolis giunga la « grande parola » chiarificatrice, rettificatrice, capace di riaccendere gli entusiasmi sia dei piloti che dei costruttori. Gurney, come Parnelli Jones, vuole insomma la « riforma » dei regolamenti, delle istituzioni, delle strutture della USAC. E al telefono, dalla costa pacifica, Gurney è stato incisivo:

« Io, come del resto quasi tutti i grossi costruttori, gareggerò nel 1975 soltanto nelle tre grosse "500", cioè Indy, Pocono, Ontario. Nelle altre gare i premi in palio sono poca cosa e non consentono di spostare una "crew" dalla California per correre una 200 Miglia sulla costa atlantica. E' pur vero che nell'ultima edizione — da poco terminata — della serie USAC, Bobby Unser ha ben figurato vincendo il titolo nazionale, ma se andiamo al sodo, in dollari, debbo dire che il risultato è stato disastroso ».

In rapporto a queste speranze, AUTOSPRINT ha chiesto ad un dirigente della federazione americana di Indianapolis se al momento esistessero delle possibilità di trasformazioni o se finalmente la USAC avesse varato un programma diverso e più sostanzioso.

« Si è parlato questa settimana — ha detto Frank del Roy, direttore tecnico dell'associazione — di ridurre il campionato a sei-sette gare. Non è stata presa ancora alcuna decisione definitiva, ma v'è da credere che entro la fine dell'anno troveremo una soluzione che renderà felici costruttori e piloti ».

Dalla fusione della F. 5000 con la tipo Indy si parla con un certo distacco. L'inclusione della nuova formula nel « ruolo principale » non va a genio ai vecchi soloni della United States Automobile Club i quali vedono le loro idee superate da un soggetto più giovane, più ardito, più avvincente, meno costoso, meno complesso della formula Indy.

« Nel settore USAC — spiega Dan Gurney — debbo dire che ho avuto una *débauc*e finanziaria a causa delle molte rotture dei motori Offenhauser, molto delicati se sottoposti a sforzi gravosi. Della F. 5000, pur non avendo vinto alcuna corsa, posso dirmi soddisfatto ».

Gurney era un pilota da circuito che ora come costruttore compete negli ovali per forza di cose; ma il suo sogno, come quello di Andretti, è di potere entrare nell'agone mondiale della Formula 1. Quest'anno Gurney non ha fatto grandi cose nelle corse F. 5000 per colpa dei suoi due piloti: Brett Lunger ed Elliot Forbes-Robinson. Quest'ultimo, interessato alla Formula Super V, ha partecipato con scarsi risultati per cui, al termine della stagione, venne sostituito dall'inglese James Hunt.

« Non ho effettuato il cambio perché scontento di Elliot — cerca di spiegare Dan Gurney dall'altro lato del telefono — ma ho voluto portare nell'agone forze nuove, un peso maggiore onde creare una certa attenzione attorno alle mie Aquile Blu. Nella Formula Indy ho venduto decine di Eagle, ma in attesa di conoscere quando il turbo compressore verrà accantonato tra i fossili meccanici, tiro avanti alla meglio puntando decisamente più sulla F. 5000 ».

Intanto, per il 1975, Dan aumenterà il numero delle vetture in competizione. Anziché due, saranno forse quattro le F. 5000 in gara. Una di queste sarà guidata da Bobby Unser, il cow-boy di Albuquerque, Campione USAC 1974, interessantissimo a questo genere di gare. Il suo interesse per le corse in circuito lo ha fatto intravedere nella competizione « Corsa dei Campioni » della California.

« Ora sento di essere un vero pilota — ha detto Bobby dopo la penultima corsa di Riverside — e continuerò perché in questo campo un "driver" può veramente mettere in mostra le sue doti ».

Le altre due vetture saranno affidate, si crede, a Lunger e Forbes-Robinson, ma si vocifera che Lunger abbia trovato un altro sponsor per il quale correrà con una macchina personale. Robinson, invece, appare un tantino disincantato ed urtato con Gurney.

NEW YORK - Il 22 prossimo, nella sede della USAC, (United States Automobile Club) fra i costruttori e proprietari di vetture Formula Indy, avrà dunque luogo una importante riunione durante la quale verrà discusso il futuro della categoria in vista delle gare 1975. AUTOSPRINT ha appreso in esclusiva che, malgrado l'insistenza e le pressioni di un gruppo di costruttori per un rapido cambio e conseguente fusione con la Formula 5000, per l'anno prossimo, le gare in programma della USAC rimarranno esattamente le medesime e nessun cambio verrà effettuato per quanto riguarda i regolamenti.

I primi esperimenti di fusio-

Dice ad AUTOSPRINT: « Non meritavo l'affronto di essere accantonato per far posto a quell'inglese Hunt. Se voglio so guidare e posso vincere: basta che abbia una macchina di grido ». Ma Dan Gurney è di opinione diversa e afferma: « Elliot cambierà parere ed arriveremo ad una riconciliazione ».

Questo potrebbe avvenire quando nella primavera 1975 Gurney arriverà a presentare la sua F. 1 che ha tenuto segreta anche a sua moglie.

« Non posso dire nulla, specie ad AUTOSPRINT che è il trampolino di lancio di tutte le notizie "esclusive". Comunque ti anticipo che sto lavorando sodo e seriamente su un progetto. Sì, di Formula 1 e questo dovrebbe bastarti ».

Gurney vuole entrare, anzi rientrare, nel mondo della F. 1 e se ciò non dovesse avvenire, il « biondino » abbandonerà per dedicarsi soltanto alla costruzione di vetture 5000. Lo ha fatto capire esplicitamente. A chi affiderà la quarta Eagle?

« Anche qui debbo tenere il segreto per vari motivi, tecnici ed organizzativi. Il nome del pilota ti è noto e lascio a te l'indovinare ».

Nonostante Dan non abbia pronunciato il nome, siamo riusciti a sapere, tramite un « informatore » nel campo gurneyano, che molto probabilmente il quarto pilota sarà Lella Lombardi che a Riverside fu vista confabulare molto intensamente e segretamente con Gurney. Naturalmente i colleghi americani, in genere male informati, scrissero che tra la Lombardi e Gurney correvano « serie relazioni amorose » (veramente un esempio di leggerezza) e nessuno ebbe il minimo sospetto che tra il costruttore e la « driver » potessero intercettare rapporti di collaborazione per il futuro.

Per la Formula Indy tutto è ancora in alto mare. Chi la spunterà? Il vecchio Hopkins, amico degli Offenhauser, al quale stanno molto a cuore quei motori potenti, ma fragili come l'argilla o la fazione che opta da qualche tempo per i motori di serie modificati? Sarebbe un grosso colpo, un grande passo verso l'unificazione e verso un futuro più roseo per l'automobilismo USA se prevalessero questi ultimi.

Contrariamente a quanto ci disse Parnelli Jones a Watkins Glen durante il Grand Prix, A.J. Foyt ha difeso a spada tratta il turbocompressore. « Prendete un qualsiasi altro motore e sottoponetelo a sforzi non comuni e ditemi se questo sarà in grado di resistere. E' evidente che gli "antiturbo" non sanno usare quel genere di motori ». Comunque il tre volte vincitore di Indy è in palese contraddizione con se stesso. Proprio quest'anno, durante le tappe del campionato USAC, il texano ha bruciato ben cinque motori Offenhauser, uno dei quali gli è costata la vittoria a Indy in occasione del Memorial Day.

Se si volesse fare un confronto fra i « pro Offenhauser » ed i contrari, si avrebbe un rapporto di 3 a 1 a favore dei contrari. Lo stesso George Bignotti, che per la cronaca è indubbiamente il capo meccanico più preciso del giorno in quanto sottopone il motore ad uno sforzo tale che consente ai suoi piloti — vedi Gordon Johncock ad esempio — di vincere senza « spaccare », non vuole sentire parlare di Offenhauser: « Io prenderei qualsiasi motore di questa terra e lo pagherei il doppio, ma non spenderei un soldo per gli Offy ».

E se la maggioranza è contraria, è evidente che qualcosa non va, a prescindere dal fattore naturale e del ragguardevole costo.

« Offenhauser sa di essere l'unico — mi spiegava Parnelli Jones al Glen — per cui fa i motori senza curarli affatto, ma prima o poi, per circostanze magari estranee allo sforzo, spaccano e noi dobbiamo comperarne altri. Non è mai capitato che uno di questi motori potesse venire montato senza eccessivi ritocchi. Bisogna trascorrere intere giornate a rivederlo e correggerlo se si vuole correre ».

Lino Manocchia

## Naufraga l'abbinamento con le 5000 e (nel '76) gli « ovali »

ne tra le due formule non hanno dato risultati soddisfacenti e ciò ha dato modo ai « nemici » della 5000 di emettere giudizi che probabilmente faranno pendere la bilancia dalla loro parte. Che i primi tentativi sarebbero finiti nel nulla, lo si poteva intuire in partenza considerando le diversità tecniche delle due vetture, i sistemi, ed i piloti. Comunque,

tra la grande maggioranza dei piloti e dei costruttori regna una grande fiducia nel futuro delle due Formule accomunate in un più felice connubio. I piloti preferirebbero questo genere di corse perché « Sono gare più brevi, meno monotone », mentre i costruttori risparmierebbero migliaia di dollari, contribuendo a rendere lo show più elettrizzante.

Sembra, da quanto abbiamo appreso, che alcuni dirigenti della USAC avrebbero in mente, per il 1976, di far cambiare anche la sede delle corse. I famosi ovali verrebbero smembrati formando di essi circuiti misti che, indubbiamente, risulterebbero più spettacolari ed impegnativi. Bisognerà, tuttavia, attendere il risultato del « meeting » del 22 prossimo, che, come abbiamo detto, non emetterà fumate bianche perché pur volendo, non si potrebbe effettuare cambi drastici nel settore tecnico, soprattutto per quanto riguarda i « mostri » di Indy, imprigionati come si sa dai costosi e delicati turbo compressori. Ad ogni modo, staremo a vedere.



## Il razzismo (purtroppo) approda nelle corse d'auto

# Vietato a SCHECKTER correre in GIAPPONE

Jody Scheckter, qui a sinistra con il patron Tyrrell, appare perplesso. Dal Giappone gli è stato impedito l'ingresso per la gara di F.1 del Monte Fuji, a causa dei problemi collegati alla politica svolta dal Sud Africa

**LE CONFIDENZE**  
di Eoin S. YOUNG

● I capi della Gulf Oil devono essere riuniti in questo momento per decidere le future sorti della Casa nelle gare sport. La Gulf si ritirò dalle corse negli Stati Uniti durante il periodo di paura provocato dalla crisi petrolifera, che indusse molti importanti patrocinatori a fuggire a testa bassa al termine della scorsa stagione, ma la Gulf Research Racing ha continuato a fare gareggiare le sue Gulf GR7 sport in gare di lunga distanza in Europa. Se la decisione di continuare o di ritirarsi dipende dalle passate prestazioni, non è difficile prevedere che la Gulf chiuderà i battenti corsaioli, d'altra parte Mr. J. Willie, capo di tutto il complesso Gulf a est di Pittsburgh, ed ex pilota lui stesso, è fermamente convinto che il successo serve per fare vendere i prodotti e che bisogna quindi tentare. Se la decisione dipende invece dal potenziale della squadra nel 1975, senza quelle Matra blu che nelle recenti stagioni hanno sempre scombinato i risultati, allora la Gulf tornerà.

LONDRA - Per fortuna le discriminazioni razziali non si avvertono in Formula 1, o in qualsiasi altro tipo di corsa in Europa, ma la politica sud-africana dell'apartheid ha fatto sì che il nuovo, promettente pilota francese di F. 2, Tambay, si sia conquistato una guida in Giappone con la Elf-Tyrrell 007. In origine era in programma che Jody Scheckter pilotasse la vettura durante una dimostrazione di F. 1 sul circuito di Monte Fuji il 23 novembre, ma quando ha chiesto il visto per andare in Giappone gli è stato detto che poteva andarvi come turista, ma che non avrebbe potuto svolgervi nessuna attività di tipo commerciale. Dato che l'«attività commerciale» di Scheckter consiste nel pilotare vetture di Grand Prix, il suo posto è stato dunque preso da Tambay. Mi risulta che Tambay potrebbe essere alla guida di una terza vettura del team Elf Tyrrel nel GP di Francia 1975, ma Ken Tyrrell non si pronuncia, salvo per dire che è politica del suo team iscrivere una terza macchina per un promettente pilota francese nel «suo» Grande Premio, ogni anno, e che a Dijon non c'era semplicemente perché il terzo modello 007 non era finito.

## La MATRA farà risparmiare la SHADOW?

Fare previsioni su quello che si deciderà in Francia e un'impresa complessa, però pare che la Matra stia per annunciare o che lascerà le corse in modo definitivo, o che tornerà in F. 1 grazie a un accordo con il Team UOP-Shadow di Don Nichols. Se la Casa deciderà di lasciare le competizioni, ciò significherebbe che nel 1974 non ci saranno né le vetture né i motori. Se invece ci sarà l'accordo con la Shadow, mi risulta che questo implicherebbe una squadra francese di Matra-Shadow e una con base in Inghilterra di Shadow-Matra. Mi avete seguito? Sarebbe un accordo di collaborazione, grazie al quale la Matra accetterebbe di fornire i suoi motori tre litri V12 (e di curarne la manutenzione) per le Shadow ufficiali, mentre la Shadow fornirebbe (e curerebbe) un paio di telai destinati a un team ufficiale francese.

Il motivo principale per cui il team francese barcolla sull'orlo del ritiro, dopo avere avuto un successo da rullo compressore nelle gare sport, è nel ritiro del patrocinio Chrysler-Simca, che era assai più ingente di quanto la gente credesse in generale. La Casa francese delle sigarette Gitanes ha contribuito al programma sport, ma dal punto di vista finanziario era interessata in forma assai minore. Probabilmente la Gitanes patrocinerà il settore francese del programma di F. 1 (come Beltoise con Hesketh) se andrà in porto l'accordo con la Shadow.

Tenendo conto delle cifre richieste dalla Matra per fornire ad altri i suoi «HP», l'affare non era particolarmente allettante e alcuni progettisti avevano calcolato che, considerando la maggior quantità di carburante necessaria per alimentare circa 48 HP per un paio d'ore, oltre all'handicap del peso, una vettura con motore Matra sarebbe partita praticamente alla pari con una Ford-Cosworth.

Quanto all'accordo con la Shadow, si tratta di congetture alimentate da voci udite al Paul Ricard, ma se dovessero rispondere a verità Don Nichols avrà fatto un buon colpo, perché le sue Shadow costeranno assai meno di quanto sarebbero costati motori stagionali.

Eoin S. Young

Già varato dalla SCCA il programma 5000 - USA

# Così ANDRETTI spiega la rinuncia a MERZARIO

NEW YORK - A differenza degli anni scorsi, quest'anno la SCCA (Sport Cars Club of America) ha annunciato il programma delle gare 1975 con un certo anticipo. Le corse della Formula 5000 indubbiamente hanno eccitato, nel vero senso della parola, dirigenti e organizzatori di piste. Infatti, alle ormai tradizionali «tappe» valevoli per il titolo americano, nel prossimo anno vi saranno almeno sei gare in più che comunque devono essere concretizzate ed approvate dalla FIA.

«Considerando il grandissimo interesse per le 5000 — ha detto Cameron Argentsinger ad AUTOSPRINT — possiamo dire senz'altro che l'anno venturo avremo almeno 12 gare, se continueremo di questo passo, nel 1976 addirittura passeremo a 14 corse di grandissimo interesse agonistico».

Il direttore esecutivo della federazione americana al telefono, da Denver (Colorado), sede della SCCA, ci ha detto che le «squadre» di questa formula «crescono come funghi dopo la pioggia». E' evidente che, dopo la abbondante e copiosa pioggia di avvenimenti in USA nel 1974, si spera in un rigoglio esuberante di «teams» e di piloti. Dall'Europa sono giunte anche offerte da parte di piloti i quali chiedono alla SCCA di trovar loro una macchina onde gareggiare nelle «più ricche tappe» di formula 5000.

Intanto, le squadre già esistenti, come la Parnelli Jones (Andretti ed Al Unser), Jimmy Hall, Brian Redman, Dan Gurney, McCormack Racing ed anche la Canadian Formula Racing con Eppie Wietzes, hanno riconfermato la loro «lealtà», impegnandosi a gareggiare in tutte le corse in programma.

Mario Andretti, prima di partire alla volta di Ontario, dove mercoledì prossimo proverà le «ultimissime» correzioni apportate alla sua già poderosa e veloce Formula Uno, ci ha detto: «Nel 1975 sarò decisamente occupato dalle corse 5000 e dalla Formula Uno. Quando quest'ultima cozzerà col calendario della SCCA, allora sarà Al Unser a correre da solo».

Andretti avrebbe voluto Arturo Merzario ed a proposito ha spiegato: «I soliti maligni o pettegoli. Dopo Watkins Glen,

alla mia semplice spiegazione sul 'caso Merzario', hanno tessuto romanzi 'anti Arturo'. La situazione, ripeto, è la seguente: io sono, sì, una voce in capitolo, ma non posso prendere la decisione finale. Mi piacerebbe avere Arturo nella scuderia, ma per il 1975 Parnelli metterà in gara solo due 5000. Inoltre, con i guai delle gomme, non sappiamo ancora cosa decideremo per il 1975 stesso».

Circa la fusione con la USAC, ancora non si può parlare con convinzione ed a proposito si attende il risultato del 22 prossimo (vedi servizio a parte). Da Pocono si apprende intanto che quella pista, ormai famosa, desidera avere una gara nell'estate dell'anno prossimo e quanto prima annuncerà la data che dovrà essere approvata dalla FIA. Uguale decisione giungerà la Long Beach in California che ha sottoposto regolare domanda alla SCCA.

Come si noterà, grande fervore per questa formula qualche anno fa considerata come una manifestazione per «giovinnastri» e che oggi, non tanto per le grosse borse, ma per l'interesse stupefacente del pubblico, ha assunto un ruolo di primo piano e metterà sicuramente con le spalle al muro la USAC, la quale dovrà «ricostituire» il suo programma se vorrà sopravvivere. Ma su questo argomento torneremo a parlare quanto prima.

I. m.

Calendario, provvisorio per il 1975, della SCCA, Formula 5000

- 1 GIUGNO, Mid Ohio, Lexington Ohio;
- 15 GIUGNO, Mosport Park, Bowmanville Canada;
- 13 LUGLIO, Watkins Glen, Gran Prix N.Y.;
- 27 LUGLIO, Road America, Elkart Lake Wisconsin;
- 31 AGOSTO, Ontario, Motor Speedway California;
- 12 OTTOBRE, Laguna Seca, Monterey California;
- 26 OTTOBRE, Riverside, Raceway Riverside California.