



Reutemann (Loteman, secondo la pronuncia giapponese), ha corso con una mano dolorante poiché era caduto provando una moto, il giorno prima



Qui sopra, intervista a Fittipaldi (assalito dai fans) con necessità di interprete. A destra, coreografica presentazione di piloti e autovetture

Il GIAPPONE, motoristicamente all'avanguardia non poteva più mantenersi estraneo al più grande spettacolo dello sprint anche se a questa iniziativa è estraneo l'equivalente dell'ACI «giallo»

# Banzai, F. 1!

## DALL'INVIATO

FUJI - E così adesso anche i giapponesi conoscono le Formula 1 e non soltanto per sentito dire. Le hanno viste da vicino e le hanno viste in pista, in quella che non ha potuto essere una vera e propria gara ma che ha comunque dato una idea abbastanza valida di quello che potrebbe essere un Gran Premio da disputare sulla pista di Fuji.

Vi abbiamo detto la settimana scorsa di come la «dimostrazione», che doveva essere soltanto tale, abbia avuto toni ed episodi assolutamente realistici, per gli imprevisti spettacolari ed anche un poco drammatici che hanno movimentato la oretta di esibizione delle cinque macchine venute dall'Europa.

Resta da dirvi come sia stata complessa e per certi versi grottesca la cronistoria dell'avvenimento, iniziata parecchi mesi fa. Ve ne abbiamo accennato qualcosa man mano che le notizie ci sono state note, fino alla fase finale di poche settimane fa. Ora abbiamo anche i particolari delle complesse trattative che hanno reso difficile la conclusione della iniziativa, e sono particolari che ripropongono un discorso molto importante sulle situazioni dello sport automobilistico in determinati Paesi.

In Giappone, come accade in molte altre parti, il «potere» sportivo è attribuito all'organismo nazionale, che è rappresentativo nel complesso internazionale che si chiama FIA. Nel caso specifico si tratta della Japan Automobile Federation (JAF) che, similmente a quanto avviene per l'Automobile Club d'Italia



La Tyrrell-ONU: a finire il montaggio della macchina sono intervenuti i meccanici della Lotus, Hesketh, Brabham, Texaco-Marlboro. Sotto, i promotori della coraggiosa dimostrazione a colloquio con Leguezec (di spalle)

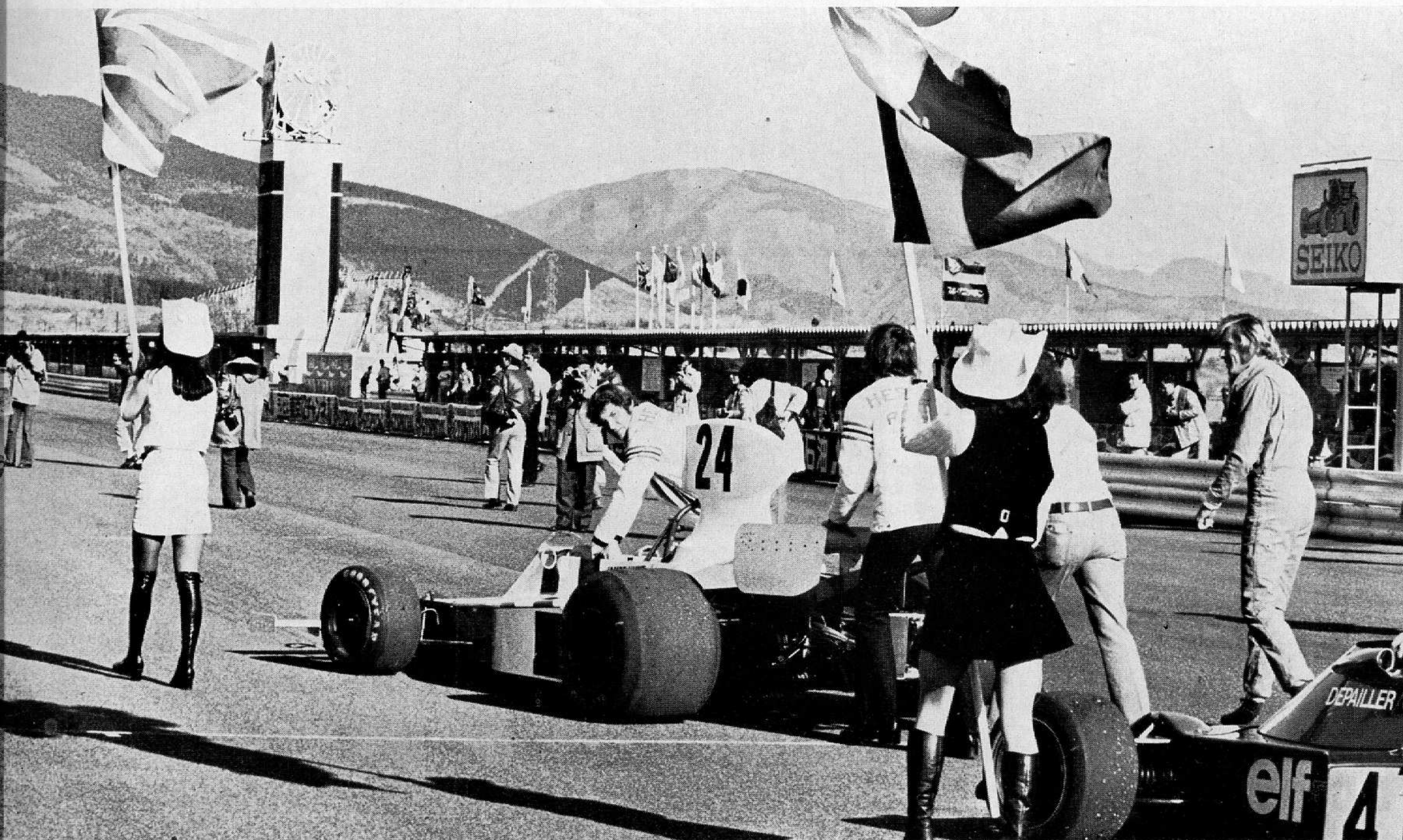


o l'Automobile Club d'Argentina (tanto per fare esempi), è organismo semigovernativo, che si occupa essenzialmente di problemi tecnico-fiscali, di circolazione, traffico, legislazione e produzione. Le attività sportive, quindi, sono soltanto una tollerata sfaccettatura della poliedrica personalità di questo organismo. In sostanza la JAF di sport se ne occupa ben poco, ma nondimeno è gelosa della rappresentanza anche delle attività sportive in campo internazionale. Ovvio che gli sportivi, anche in Giappone, non siano molto contenti di questo stato di cose, ma poiché non possono farne a meno debbono ricorrere alla AF per le loro attività.

All'inizio di quest'anno un gruppo di sportivi, molto dinamico, ha pensato alla introduzione delle F. 1 sulla scena giapponese. Tra l'altro c'è da stupire che ciò non sia avvenuto prima, perché il Giappone è motoristicamente all'avanguardia, e tra le F. 1 aveva trovato il suo posto con la Honda degli anni '64-'68.

L'idea era di organizzare una gara di F. 1 che avrebbe rappresentato il «provino» richiesto dalle regole della CSI per dimostrare il buon diritto ad ottenere il Gran Premio valido per il campionato del mondo. Un iter normale, quindi.

L'idea però deve essere apparsa astrusa alla JAF, perché questo organismo l'ha boicottata. Letteralmente, perché la richiesta di iscrizione nel calendario internazionale non è mai stata inoltrata alla CSI, come abbiamo saputo. Può sembrare stupefacente, ma è la realtà.



I promotori della iniziativa, tuttavia, hanno scoperto la manovra quando sono venuti in Europa per prendere i contatti con le varie squadre. Non avendo avuto nessuna risposta si sono rivolti direttamente alla CSI per chiedere lumi, e la CSI ha risposto loro che non ne sapeva nulla perché nessuno aveva iniziato la procedura necessaria. Il «nessuno» era ovviamente la JAF. In Giappone hanno avuto, riteniamo, degli scambi di vedute abbastanza vivaci con la JAF, ma la situazione non è cambiata, perché tra un pretesto e l'altro la richiesta ufficiale non è mai stata inoltrata. La CSI è però intervenuta, facendo presente alla JAF che questo modo di agire era contrario agli scopi promozionali dello sport che la CSI stessa deve perseguire, ed in pratica ha richiamato la JAF all'ordine. Solo che nel frattempo erano passate settimane e mesi.

Si è così giunti alle vicende di questi giorni, ed alla manifestazione del 24 novembre che in ogni caso ha raggiunto lo scopo. E' stato un giorno importante, perché ha segnato l'inizio di una nuova fase evolutiva dello sport in Giappone, ma sotto sotto lo è stato anche perché ha messo a nudo la situazione locale, costringendo la JAF ad accettare il fatto compiuto.

La presenza in Giappone del segretario della CSI, Claude Leguezec, ha poi impedito che alla CSI arrivassero versioni ufficiali distorte, per cui adesso — che lo voglia o no — la JAF non può più far finta di ignorare le cose, e così per il 1975 la richiesta di iscrizione a calendario di una vera gara sarà inoltrata.



La Hesketh di Hunt fuori strada, mentre passa la Brabham di Reutemann. L'inglese sarà rimesso in pista, dopo il fuori-programma, dai commissari

E' comunque sintomatico rilevare come coloro che avrebbero dovuto appoggiare l'iniziativa, cioè i dirigenti della JAF, abbiano assunto atteggiamenti che sono illuminanti. Il segretario dell'ufficio sportivo, signor Suzuki, si è fatto vedere sul circuito di Fuji soltanto nella giornata di sabato 23, giorno precedente la «dimostrazione», ed era chiaro che era venuto soltanto per dimostrare che si interessa dello sport a coloro che erano venuti dall'Europa. Lo stesso sabato se n'è andato. Il signor Suzuki è in Giappone quello che in Italia è l'ing. Rogano. Il signor Nakamura (niente a che vedere con l'ing. Nakamura della Honda), presidente della JAF, ha ignorato totalmente l'avvenimento, provocando lo stupore di Claude Leguezec. Il signor Nakamura in questione è in Giappone quello che è in Italia l'avvocato Carpi de' Resmini.

Comunque sia adesso la strada è aperta. Resta soltanto, tuttavia, il problema del circuito. Il tracciato di Fuji, anche nella opinione dei piloti, è buono e selettivo, ma le condizioni della pista sono poco buone per poter ospitare un Gran Premio secondo le regole attuali. Il fondo è da rifare, e sono da adottare misure di sicurezza moderne. Tuttavia questo è un aspetto che è risolvibile, poiché basta la volontà ed un certo impegno finanziario per mettere il circuito nelle condizioni ideali. I proprietari del circuito hanno già detto di essere disponibili per fare quel che è necessario.



## IKUZAWA deluso dal TECN0-8

FUJI - Tetsu Ikuzawa era anche lui in ballo per la conquista del titolo nazionale giapponese, nella corsa delle Sport 2000 che ha preceduto la dimostrazione della F.1. Aveva una GRD col motore Ford, modificata notevolmente nella carrozzeria, resa più bassa ed aerodinamica. Ma non ha potuto far più che arrivare quinto, il che lo ha eliminato dalla corsa al titolo. Per la cronaca, il campionato è stato vinto da Masahiro Hasemi (March 735 BMW) che nella gara è finito al secondo posto dietro a Hirotake Takahara (March 745 BMW) che nel campionato termina al secondo posto con un solo punto di distacco.

Per Tetsu Ikuzawa questa prova aveva molto valore indipendentemente dal risultato del campionato. Egli infatti ha acquistato un motore otto cilindri Tecno, fidandosi di quanto è stato scritto anche in Giappone circa la enorme potenza di questo propulsore (mea culpa...). Però quando l'ha provato, e nonostante ogni tentativo di regolazioni appropriate, non ne ha ricavato prestazioni eccezionali, per cui in gara ha preferito usare il Cosworth.

Tuttavia, dopo aver saputo che Ikuzawa sarà il direttore tecnico della neonata MUGEN, che costruirà motori, ci è venuto il sospetto che Ikuzawa non abbia acquistato il motore Tecno a caso, ma per avere una idea di come è fatto. Una documentazione utile, insomma, perché sono utili anche le cose negative.

Fra le «emozioni» non previste dalla esibizione, anche la perdita della presa d'aria del motore della Texaco-Marlboro di Fittipaldi, in pieno rettilineo (foto a destra). Emerson racconta l'avventura a Ecclestone



Qui sopra, la fine della cavalcata dei cinque. Peterson è primo insieme con Hunt, che però è in ritardo di alcuni giri per il testa-coda. A destra, le vetture in fila indiana in una curva. Il pubblico era piazzato lungo i terrapieni di tutto il circuito

## Un esame per DEPAILLER la trasferta in terra giapponese

FUJI - Ken Tyrrell, indaffarato a finire le due macchine nuove che debbono essere in questi giorni nel circuito Paul Ricard, ha mandato in Giappone soltanto un meccanico, ad occuparsi della macchina di Depailler. E l'unico meccanico, arrivato a Fuji il venerdì pomeriggio con gli altri, si è trovato a dover montare tutta la macchina da solo. L'impresa era davvero impossibile.

Così ha chiesto... aiuto, e con solidarietà degna delle Nazioni Unite, gli uomini delle altre squadre si sono dati da fare tutti insieme, nell'ultima mezzora precedente le prove, per finire il lavoro. Ad un certo punto erano in sette, a lavorare sulla Tyrrell, compresi Peter Warr della Lotus, ed Harvey Postlewhite della Hesketh.

A proposito della Tyrrell, poi, circolava la voce che patron Ken abbia un poco esagerato la manfrina del visto non concesso a Scheckter, e che abbia inviato Depailler al duplice scopo di far fare al francese un collaudo dopo la operazione chirurgica subita, e soprattutto a quello di guadagnare parecchio. Infatti gli organizzatori della «dimostrazione» avevano pattuito una certa cifra come «premio di presenza», cifra che Tyrrell avrebbe dovuto versare in buona parte a Scheckter (che come Ken è un... oculato amministratore), mentre a Depailler è stato versato molto meno.

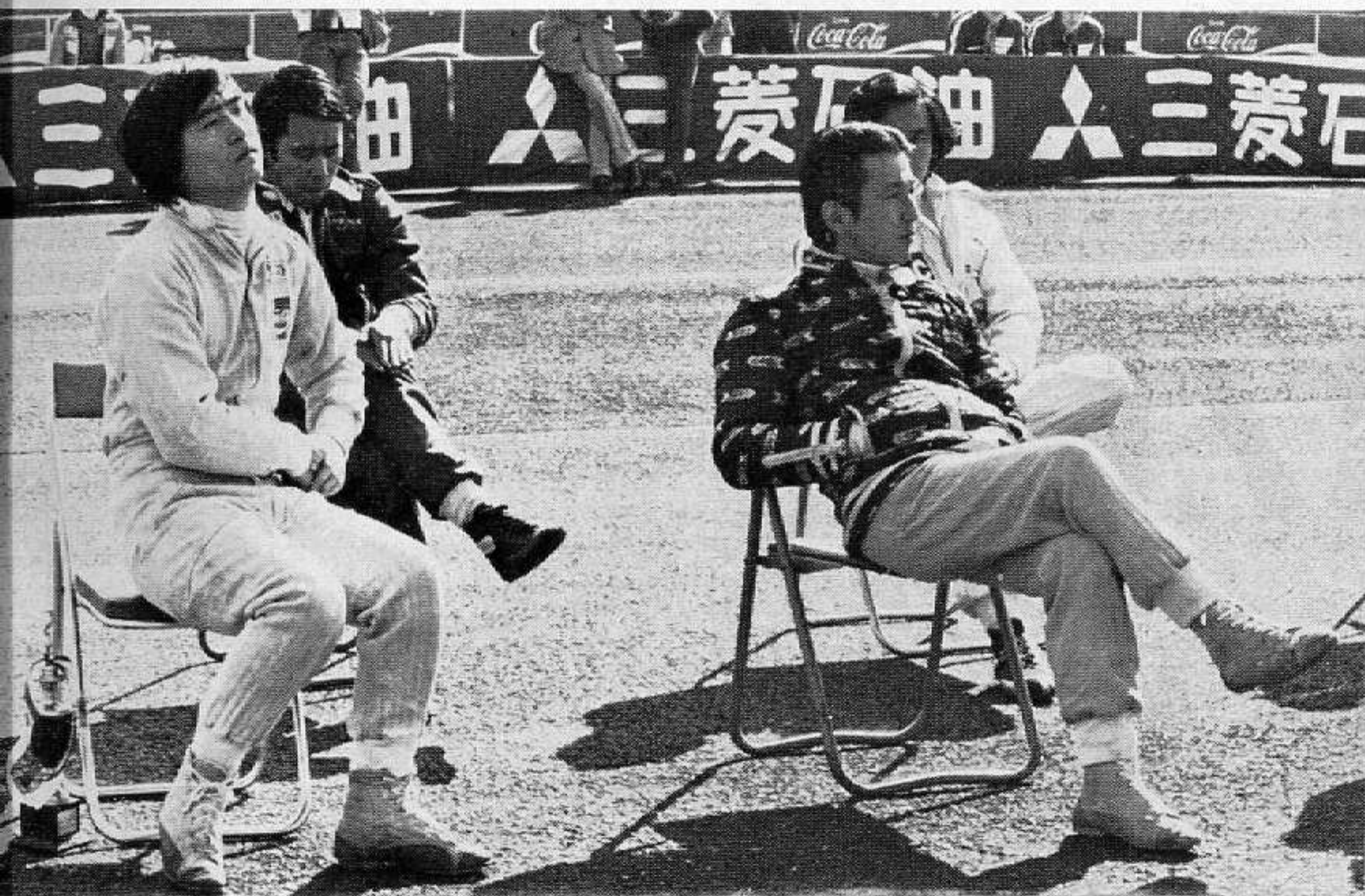
## I «sacchi» a Suzuka invece dei guardrails

TOKYO - Pare che il circuito di Suzuka (che è della Honda), abbia brillantemente risolto il grosso problema delle protezioni esterne di sicurezza, in modo che esse siano valide per le auto ma anche per le moto.

Il sistema adottato a Suzuka consiste in speciali contenitori di materiale plastico, abbastanza elastico ed ininfiammabile, specie di grossi sacchi quadrati, che sono riempiti di spezzoni di materiale plastico espanso, di mole abbastanza piccola. Questi «sacchi» sono posti all'esterno delle curve in luogo dei guard-rails o delle reti, e sono mantenuti da supporti che sono abbastanza solidi da offrire resistenza all'impatto, ma anche abbastanza flessibili da non rappresentare essi stessi un ostacolo solido.

Non abbiamo avuto modo di vedere direttamente questo sistema, ma alcuni piloti giapponesi che hanno avuto modo di «provarlo» personalmente ce ne hanno parlato con entusiasmo.





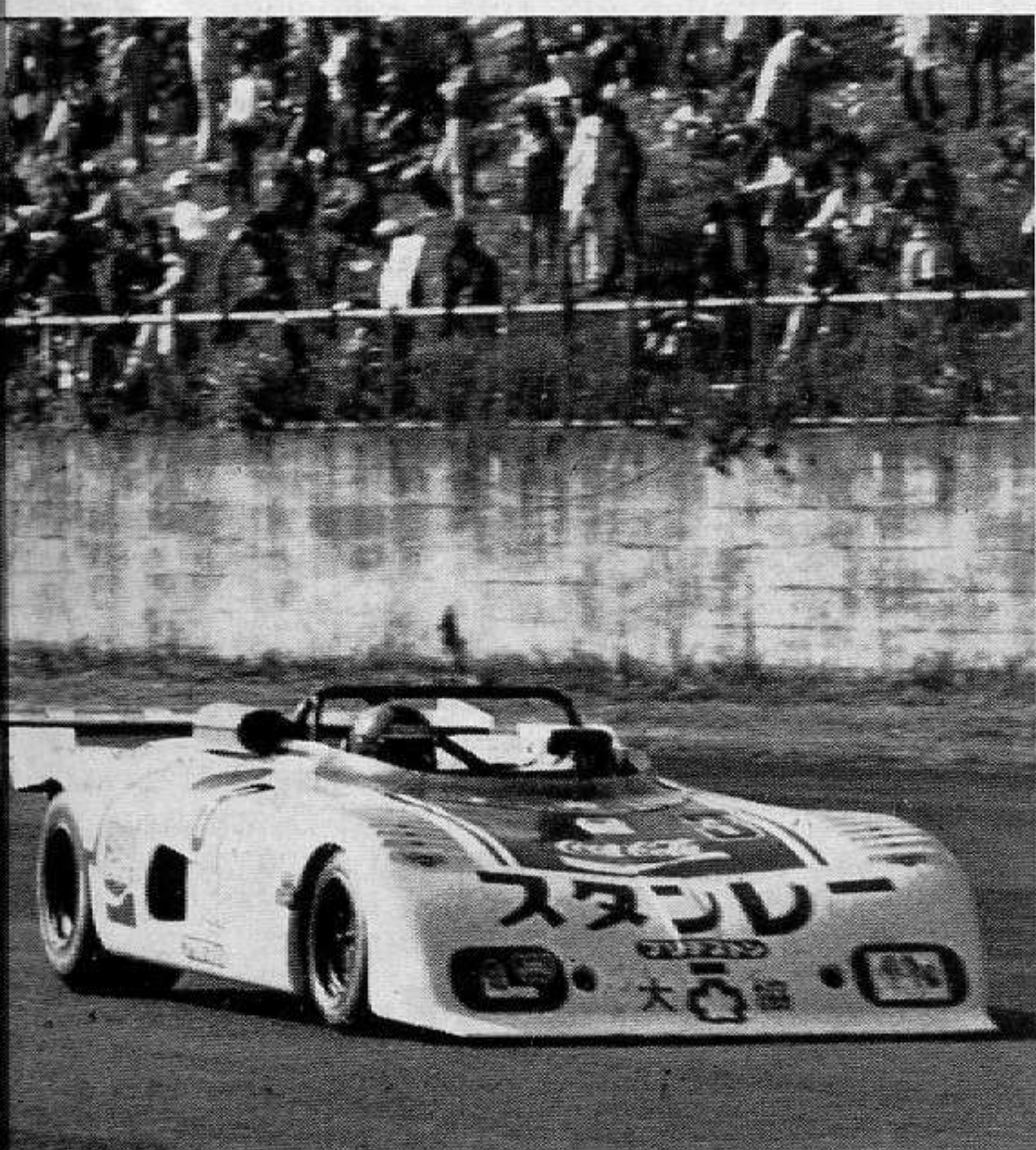
I piloti delle vetture sport 2000 presentati al pubblico: a sinistra è Hirotake Takahara, che ha vinto la corsa, dietro di lui Masahiro Hasemi, che ha conquistato il campionato nazionale, e a destra Tetsu Ikuzawa



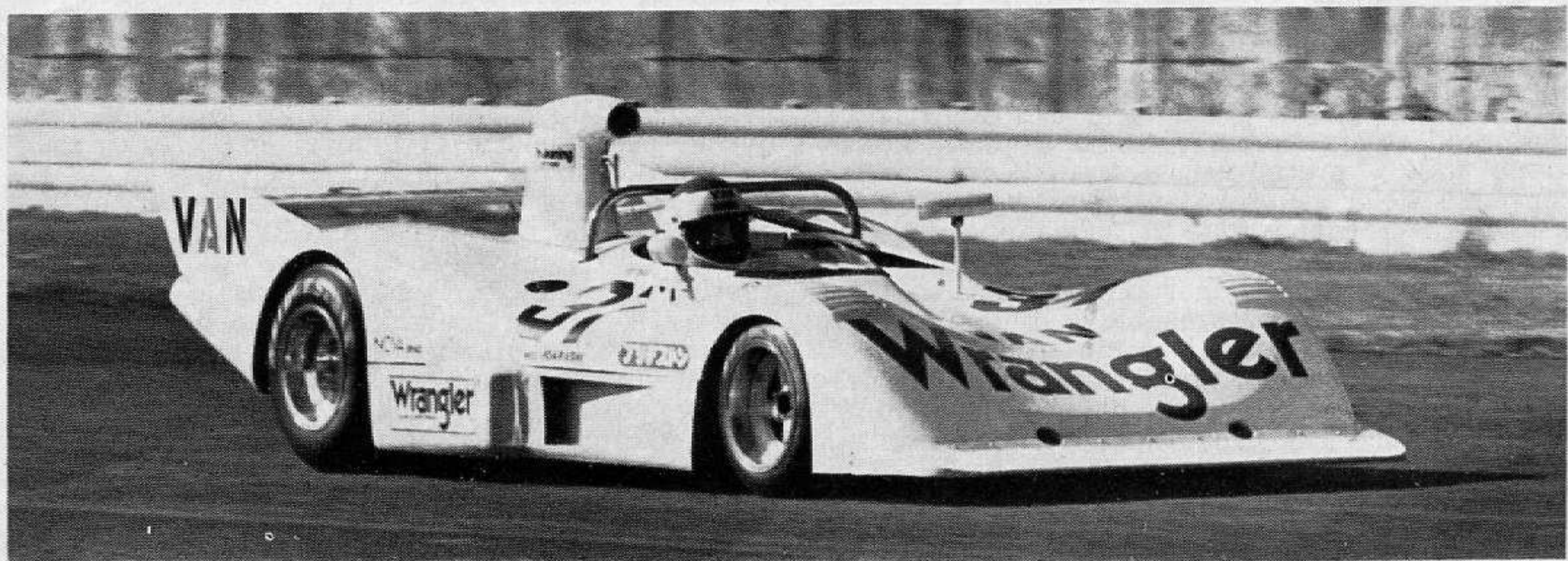
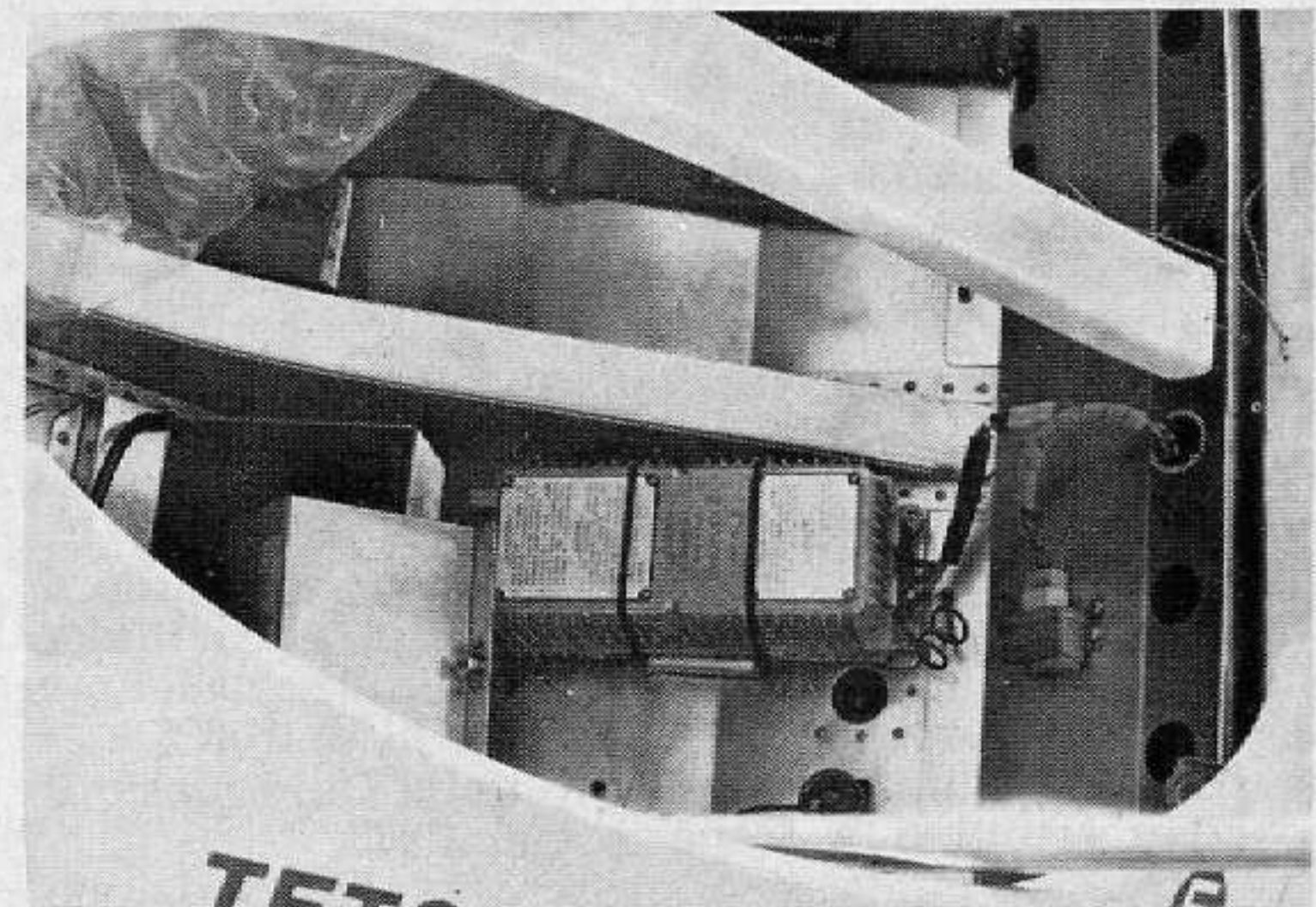
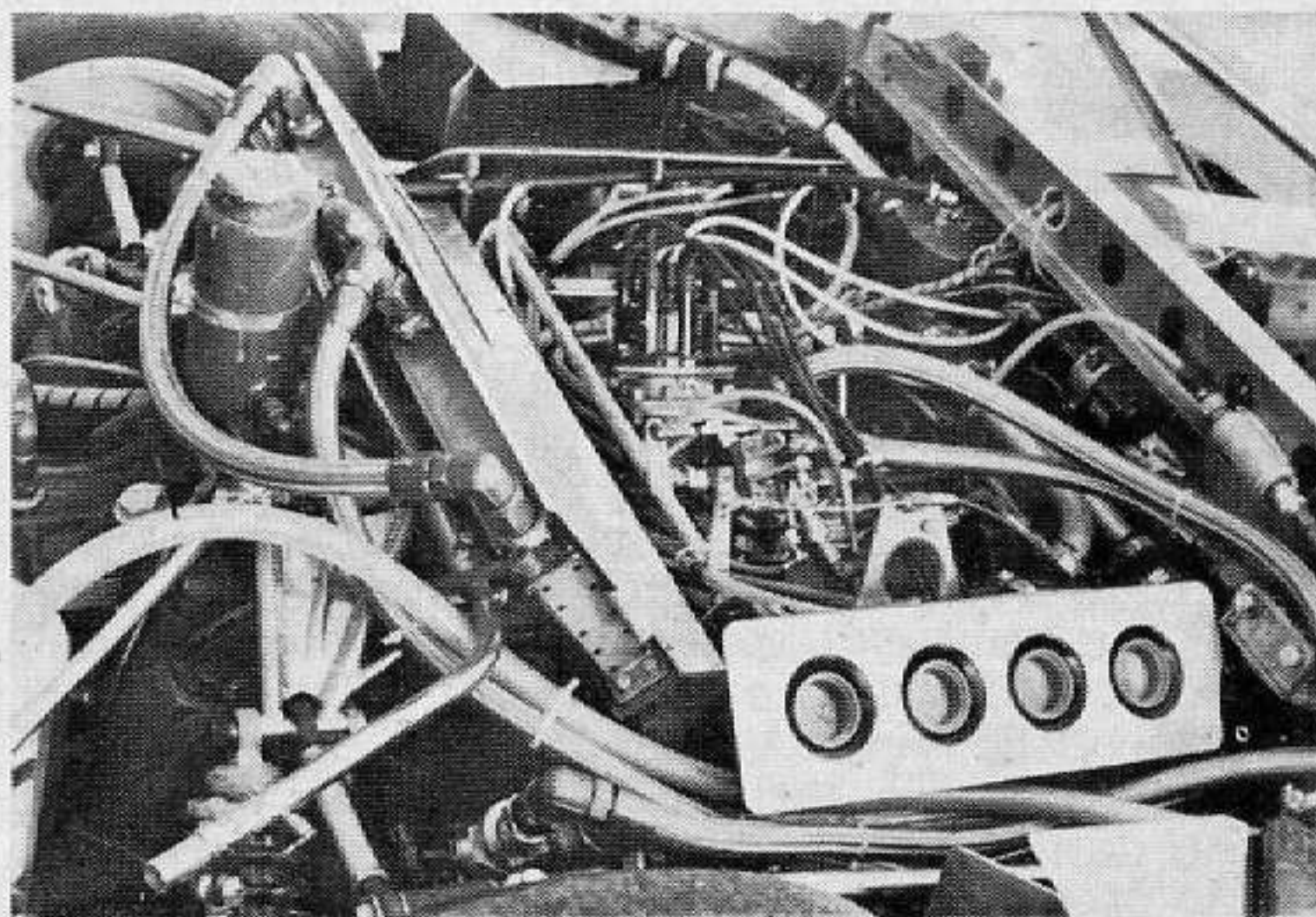
In questa foto vediamo di nuovo Tetsu Ikuzawa, un pilota molto noto anche in Europa (lo ricordiamo in F.2) assieme a Tsutsumi, che corre in Giappone con il patrocinio Alitalia (sic!) e ad altri due corridori indigeni



La partenza delle sport 2000: in testa è già la March di Takahara. A destra, il motore Tecno montato sulla GRD della squadra di Ikuzawa, dotato dell'accensione elettronica Marelli Dinoplex



Sopra, la March di Takahara, un ottimo pilota che pare voglia venire in Europa nel '75. A destra, la linea filante della GRD di Ikuzawa, molto modificata in certi particolari dell'aerodinamica





Spotorno, ex-presidente dell'ANCAI, protagonista di questo intervento

## Interviene il Presidente - fondatore dell'ANCAI FRANCO SPOTORNO sul tema del PREMIO ACI

# Per VARZI FARINA e ASCARI

• FRANCO SPOTORNO, presidente-fondatore dell'ANCAI, interviene in termini storici sul dibattito « Premio ai Costruttori » sollevato dall'ANCAI a Genova in occasione del Convegno consultivo della CSAI. Il Comm. Spotorno, pilota militante nel periodo anteguerra (dal 1930 al 1938, con sette partecipazioni alla Mille Miglia e la conquista del massimo punteggio italiano della classe 750 Sport nel 1937) è stato chiamato a far parte del Consiglio Nazionale ASAI — Associazione Sportiva Automobilistica Italiana — dopo il 1945 divenendone infine il presidente nel biennio 1949-50 allorché sedette nel Consiglio Generale del CONI come rappresentante dello sport-auto.

Si aggiunga che il comm. Spotorno, titolare di una avviata Concessionaria Fiat, è stato per molti anni presidente dei concessionari italiani della grande marca torinese: insomma, una voce importante della Fiat che si inserisce nel dibattito.

# cominciò la ribellione...

La questione Premio Costruttori, dopo anni di travaglio, è esplosa, meglio è riesplora in maniera abbastanza clamorosa, dando luogo a reazioni diverse e contrastanti.

Per aver vissuto fin dalle origini questa difficile vicenda, potrei dire per averla promossa, ritengo opportuno e doveroso fare alcune precisazioni: per rettificare affermazioni del tutto fuori posto; per esprimere un parere maturato nella conoscenza ed esperienza di tanti anni; per contribuire possibilmente a una soluzione serena e obbiettiva.

Il Premio Costruttori ebbe inizio nel 1952 con le cifre modeste di 8.000.000 e poi 15.000.000. Ma assunse maggiore consistenza quando con l'intervento del Coni si arrivò a L. 50.000.000.

Va precisato che fu la nostra Associazione ASAI — da cui discende l'ANCAI — la prima a pretendere un concreto intervento del CONI (lettera a Onesti del 1 febbraio 1949); che era poi il semplice ritorno all'automobilismo degli oltre 50.000.000, che il CONI stesso introitava attraverso una vecchia tassa sulle targhe anteriori. Anche se dopo per concludere ci vollero le pressioni dell'ACI, e persino l'intervento dell'On. Andreotti.

Già da allora partì la nostra azione per ottenere che il Premio Costruttori venisse regolamentato in maniera da indurre i nostri costruttori ad aprire ai corridori italiani, troppo spesso lasciati a guardare. Vane furono le nostre ripetute pressioni; come senza seguito rimane la perentoria lettera al Presidente Caracciolo nel febbraio 1956; la Relazione al Congresso CSAI di San Remo nel 1960; un Progetto a firma Taruffi-Spotorno; ordini del giorno votati anche in Consiglio Generale ACI; articoli su quotidiani sportivi e non; interventi alla radio, e così via. Tutto inutile di fronte alla irriducibile posizione negativa dei maggiori responsabili dell'ACI.

Tutto così fino al Convegno delle Commissioni sportive tenutosi a Venezia nel 1963.

In quella sede venne presentata una mozione firmata da quasi tutti i presenti, con la perentoria richiesta di modificare il Regolamento del Premio Costruttori nel senso tante volte richiesto. La mozione venne approvata alla unanimità, accettata e fatta propria dalla CSAI; la quale si impegnò a presentarla e sostenerla in Consiglio Generale. Anche stavolta però, nonostante tutti i precedenti, e tutti i crismi del Convegno delle Commissioni sportive degli AC e della CSAI; nonostante il leale appoggio che ebbi in Consiglio da Unterrichter, la lunga disputa sfociò ancora in un risultato negativo. Con il consueto accompagnamento di buone parole e nuove promesse. E con in più la coda di una discussione piuttosto vivace avuta col costruttore Ferrari davanti a centinaia di persone stupite, che assistevano alle prove sulla pista di Monza.

Questi in sunto i precedenti del Premio Costruttori, ora riesplora.

Le reazioni polemiche alla presa di posizione dell'ANCAI a Genova e alla conseguente deci-

sione dell'ACI, vanno ridimensionate.

Vaccarella, che è stato uno dei nostri migliori piloti di questi anni e che ha sofferto anche lui la sua parte, come tanti altri, della persistente preferenza data ai corridori stranieri, era perfettamente qualificato a intervenire sull'importante problema, e la sua richiesta di rivedere il Regolamento in senso favorevole ai nostri corridori, è stata la logica conseguenza di una azione che è in atto da anni. Come pure la proposta della CSAI e la decisione dell'ACI di accogliere finalmente la motivata richiesta dei suoi soci sportivi, è una conclusione altrettanto logica e doverosa, a rettifica e sanatoria di tanti ingiustificati rifiuti e di tante delusioni precedenti.

Impostare per il futuro il Regolamento Premio Costruttori, come è stato richiesto e stabilito, non ha evidentemente alcun intendimento « punitivo » verso la Ferrari, alla quale andrà regolarmente il Premio 1974.

I commenti più o meno autorevoli che vogliono dare una interpretazione diversa, derivano da una non conoscenza di dati e fatti, o da una valutazione personale non serena e obbiettiva, o da un sacro timore « di parlar male di Garibaldi »!

Abbiamo sentito Ferrari alla TV protestare perché « al Congresso di Genova si è tenuto un dibattito all'insegna del disprezzo della Ferrari... ». Certamente nessuno nè a Genova nè prima nè dopo, ha mai pensato di « additare la Ferrari al disprezzo degli sportivi ».

Ferrari sa benissimo che gli sportivi italiani, e quelli dell'automobile in particolare, conoscono i grandi meriti della sua Casa nel campo delle competizioni automobilistiche. E gliene hanno dato mille volte testimonianza. Ma egli sa pure che il suo punto di vista in merito ai piloti italiani non è affatto condiviso dai piloti stessi e da coloro che via via hanno avuto la responsabilità di rappresentarli. Ferrari ci può dire — e ce l'ha detto tante volte — che egli decide come meglio crede. Ma non deve stupirsi se i piloti su questo problema pensano diversamente e agiscono in conformità. Né deve vedere delle ritorsioni nella riaffermazione di un desiderio che è legittimo e umano, e che è comune a tutti i piloti: correre per il buon nome del nostro sport nelle condizioni migliori; tanto più che per questa passione che ci muove un po' tutti, essi, ed essi soli arrischiano anche la vita.

In fondo le macchine da corsa, per quello che oggi sono, rappresentano il frutto di uno sforzo, di un impegno di lavoro, di ricerca, di sperimentazione, di rischio, che risale nel tempo e al quale i nostri corridori hanno dato un loro contributo di sacrifici e anche di sangue. Anche per questo gli attuali esponenti della lunga schiera che parte dai Lancia e Nazzaro, Nuvolari, Varzi, Campari, Biondetti, Ascari, Taruffi, Scarfiotti, Bandini per arrivare appunto agli attuali Merzario e Brambilla, hanno diritto a una preferenza.

E lasciamo stare « l'Europa unita » e l'estero-

filia degli inglesi: ci sarebbe da riempire pagine di argomentazioni contrarie: a cominciare dalla Francia...

Questa « apertura » a corridori stranieri sulle nostre macchine, non è certo incominciata con Ferrari. Vi sono precedenti « illustri ». L'Alfa Romeo, ad esempio, che manda quattro delle sue famose macchine al Gran Premio d'Inghilterra 1950, affidandone una a Farina e le altre a piloti inglesi che certo non valevano i nostri Ascari e Villorosi rimasti appiedati. La prima uscita nel dopoguerra dell'Alfetta al Gran Premio di San Remo: una sola macchina affidata a Fangio che allora era ancora in formazione e quindi non certo più qualificato dei nostri migliori. L'impiego e la valorizzazione del francese Wimille in contrasto con Varzi, proprio quando la superiorità delle nostre macchine era tale da poter stabilire già in partenza l'ordine di arrivo dei primi. Lo stesso Fangio, prima di essere un asso, ebbe aperte tutte le porte (e vinse cinque titoli mondiali); mentre Villorosi, che allora certo valeva Fangio, ancorché vivesse a quattro passi dal « Portello », non ebbe mai il privilegio di guidare un'Alfa (e non vinse nemmeno un titolo mondiale come invece ben meritava).

E' inutile andare avanti con le citazioni: ce ne sarebbero, da allora fino ai nostri giorni, a non finire.

La situazione conseguente a questa « politica » sbagliata è quella che tutti conosciamo. Sono anni che un pilota italiano non figura fra i migliori nelle classifiche mondiali; si sono disputati dei Gran Premi d'Italia senza la presenza di un nostro corridore; qualche anno non abbiamo neppure assegnato il titolo di campione italiano assoluto. Si è arrivati a scrivere in questi giorni accennando all'idea di invitare nel 1975 un giovane promettente pilota italiano a seguire Lauda e Regazzoni sui circuiti di tutto il mondo per cominciare ad allenarsi con una « 312 B 3 » pur senza prendere parte alle gare ». Questo in Italia, che è stata al vertice per tanti anni e che ha dato i più grandi campioni del passato!

Le responsabilità (anche questo bisogna dirlo) non sono solo dei costruttori, ma anche degli organizzatori pronti all'ingaggio di piloti stranieri convinti di un maggior richiamo per il pubblico; dei maggiori dirigenti dell'ACI che non aiutarono adeguatamente i nostri corridori, negando a essi persino l'appoggio di quel Premio Costruttori di cui oggi tanto si discute. E anche di certa stampa che sul problema piloti italiani espresse di volta in volta pareri diversi e contraddittori, come appariva al momento più semplice e più comodo.

Dunque se, prendendo l'avvio dal Premio Costruttori e facendo un « mea culpa » anche generale, imboccassimo finalmente l'altra strada, quella giusta, si metterebbe fine a una situazione inammissibile, riavviando il nostro automobilismo sportivo a quelle posizioni di prestigio che sono nelle nostre possibilità e nella nostra tradizione.

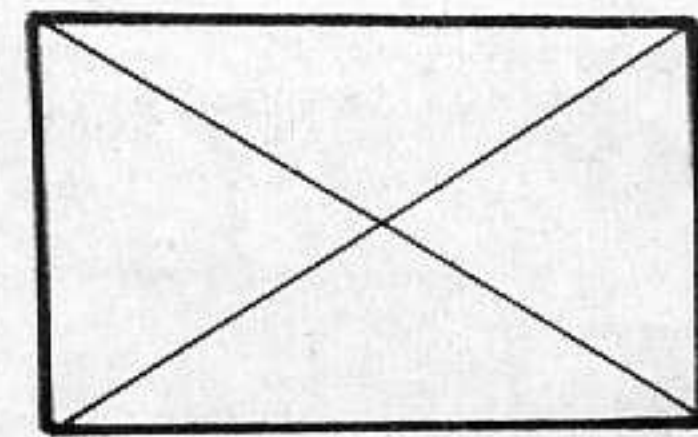
Franco Spotorno

**lunedì SPRINT**

L'esser stato svelato finalmente l'angoscioso mistero dei 6805 particolari che compongono una monoposto F.1 (è Ferrari in persona che lo garantisce) permette di capire finalmente perché vincono con più facilità il mondiale F.1 le vetture con motore 8 cilindri Ford-Cosworth, come è avvenuto a Fittipaldi nello sconvolgente finale ancora quest'anno. La matematica ci soccorre. Se la Ferrari con i 6805 pezzi deve comprendere anche i dodici cilindri del motore, le avversarie equipaggiate con l'8 cilindri hanno 4 cilindri in meno di vantaggio nel calcolo di probabilità delle avarie! Poiché ogni cilindro si può calcolare incida per 74 pezzi, il Cosworth ha 296 particolari meccanici da sottrarre alle preoccupate «conta» delle avarie potenziali. Con 6509 pezzi si trova dunque in netto vantaggio. Da ciò consegue che, contrariamente a certi ricorrenti inviti (a Ferrari) di tornare all'otto, diventa lungimirante piuttosto ricorrere a un 6 cilindri. Con la bellezza di 444 pezzi in meno, lo vedremo poi il calcolo del rischio come cambia! Con 6361 particolari meccanici in tutto, han voglia gli inglesi a fare prodezze! Certo che adesso si capisce, a vent'anni di distanza, perché l'attuale maxiprogettista dei motori Fiat e Presidente Abarth ing. Lampredi, venne allontanato da Maranello: il non essere riuscito ad attivare il proposto 2 cilindri è stato davvero un bel guaio!

**L'INFALLIBILE**

# Agli ULTRA' - ferraristi antipatici i nostri piloti



Meno straripante dell'immaginabile tra i lettori, la reazione al problema (risolto) dei piloti italiani. Ormai la massa degli appassionati appare stufo di non essere riuscita ad ottenere una risposta (serena) al « grido di dolore » che puntualmente si è ripetuto in questi ultimi anni a favore di un impiego meno aleatorio dei piloti nazionali. E' pensabile che la maggioranza dia per scontata la impossibilità di convincere l'unica Casa italiana di F.1 a un ostracismo meno preconcetto. E poiché nemmeno la Fiat ha mostrato buona volontà nella eliminazione di quel ghecco cui sono stati condannati i piloti di formazione nazionale, alla rabbia è subentrata la resa fatalistica. Così gli ultra' ferraristi fanno persino fazione spinta nella loro quasi iconoclasta reazione tutta tesa a riaffermare in assoluto il diritto di preferenza più alla Ferrari che ai piloti di casa nostra. Come al solito diamo più spazio a coloro che non la pensano come noi.

«... Io non voglio fare assolutamente polemiche nei riguardi delle decisioni ANCAI sulla Ferrari, però vorrei ricordare a tutti quanto la Ferrari abbia contribuito all'Italia e ai piloti italiani da quel fatidico giorno in cui posò le ruote in pista dando soddisfazioni e prestigio a questa piccola penisola, che ora vuole cancellare e dimenticare i sacrifici fatti dalla Casa di Maranello e, diciamo pure, dal grande Enzo Ferrari, rimasto scottato da un caso come quello di Merzario e che intende almeno per il momento di non rischiare per un altro spiacevole episodio.»

Felice Scaletta - Vallecrosia (IM)

«... Mi pare che la decisione dell'ANCAI non sia altro che un'azione di ripicca di quella parte del mondo automobilistico italiano che soffre da molto tempo, di un notevole senso d'inferiorità nei confronti della Casa automobilistica Ferrari. Il premio di 25 milioni di cui si parla, d'altra parte dovrebbe essere elargito secondo me in funzione di riconoscimento alla Casa automobilistica italiana che più si è distinta durante una stagione di corsa, avendo quindi una funzione di pungolo ben definita: il fatto di condizionarlo alla nazionalità italiana del pilota indipendentemente dai risultati è perciò assurdo.

Infatti è più la Casa automobilistica che s'impone in campo internazionale, indipendentemente dal pilota, a salvaguardare ed eventualmente incrementare il prestigio di quella nazione nell'assise internazionale dello sport automobilistico. Peterson, seppur valentissimo pilota, non ha certamente permesso alla Svezia di effettuare quell'ascesa di prestigio nel campo specifico che invece i successi della Matra hanno permesso alla Francia.

Il fatto poi che purtroppo nessun pilota italiano sia da molto tempo protagonista assoluto nel nostro sport, si deve chiarire non dipende solo e sempre dall'atteggiamento della Ferrari. Va messo in rilievo che da tempo in Italia non si è sviluppato un vero talento automobilistico, alla Nuvolari, Varzi, Ascari ecc., di cui tutti, volenti o nolenti si sarebbero dovuti accorgere.

Andrea Bianchetto - Milano

«... Praticamente sono un patriota e tifo per tutte le squadre e piloti italiani, in particolare Ferrari, Merzario e i piloti bravi ma sfortunati. Ebbene, io non conosco troppo a fondo le cause che spinsero Arturo a lasciare la Ferrari, comunque posso dire che, secondo quel che disse l'ing. Ferrari, la cifra pretesa da Merzario era troppo grande.

Certo, una Casa italiana farebbe bene a valorizzare i piloti italiani ma ad un certo punto non mi sembra il caso di dare quei 25 milioni a tizio perché Arturo ha lasciato Ferrari; certo quei 25 milioni in questo senso non credo se li sia meritati (anche perché poi non ne ha estrema necessità) e certamente sarebbero molto più utili a Williams per fare una macchina nuova a Merzario e aiutare i giovani volenterosi.

Non so cosa darei per vedere Arturo su una Ferrari...»

L. B. - Imola (BO)

«... Crede lei forse che il prestigio internazionale dell'automobilismo italiano sia dovuto ai vari Merzario, de Adamich e Vaccarella o alle macchine del Cavallino? Noi non siamo esterofili, non vogliamo che sia preclusa ad un pilota italiano la possibilità di condurre una 312 B3, anzi! Ciò che vogliamo dire è che non riteniamo giusto fare di questa questione un fatto discriminante: l'importante è che il successo arrida alle nostre macchine. Le facciamo inoltre notare che dopo tutto (dal 1964 ad oggi, cioè da quando abbiamo iniziato a seguire con assiduità le vicende automobilistiche) i migliori piloti italiani, tranne Vittorio Brambilla, sono stati

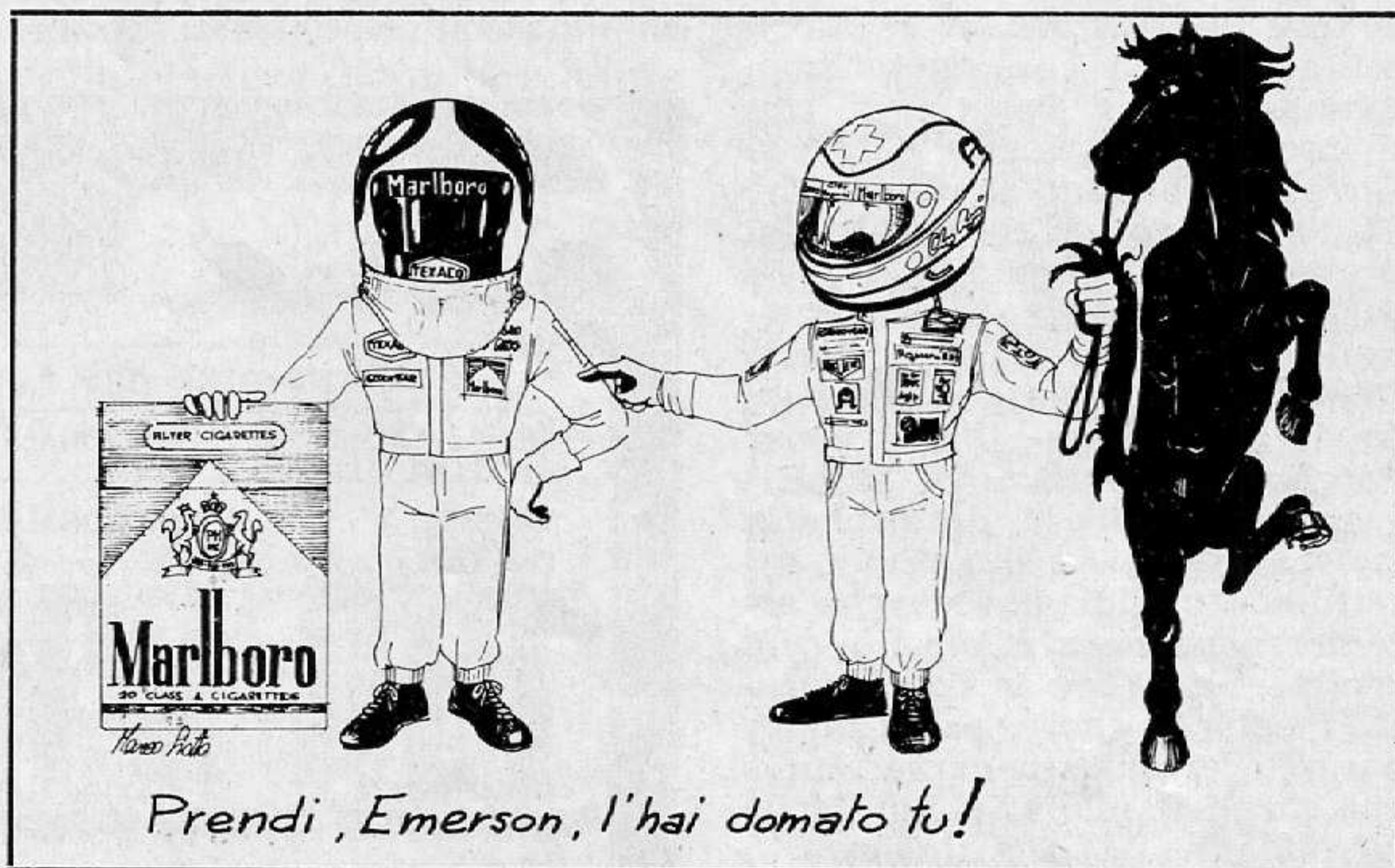
lanciati e valorizzati dalla Ferrari, ricordiamo Baghetti, Bandini, Scarfiotti, Vaccarella, de Adamich, Tino Brambilla, Giunti e un certo signor Merzario, oggi indubbiamente tra i migliori piloti di F.1. E ci pare che un po' di riconoscenza da parte sua non guasterebbe...»

Renato Sfreddo, Mauro Tedeschi Rezzato (PS)

La disinformazione purtroppo, specie dei più giovani, può spiegare accenni come quest'ultimo. Il fatto è che la maggioranza scopre un pilota italiano solo quando corre in Ferrari e allora si leggono attribuzioni di merito come questa sopra. Meriterà, nei prossimi numeri, dare più giusti meriti di certe scoperte o valorizzazioni a chi li ha e oggi nessuno ricorda, ma per esempio è doveroso affermare subito che per esempio Baghetti se fu lanciato fu merito di Dragoni, Spotorno,

Sono un vostro lettore, tifoso ferrarista, per niente polemico. Le polemiche sono sempre distruttive e basta. Comunque io ho scritto solo per inviarvi due vignette: mi piace disegnarle per un attimo di buon umore.

Marco Liotto - Roma



E questa non sarebbe polemica?... Comunque continua a mandarci di queste vignette: sono carine.

Zagato, Canestrini (con la famosa « copertura FISA » alla Ferrari) e — perché no? — del collega Lorenzo Pilogallo. Bandini fu scoperto e poi rilanciato (dopo una rapida giubilazione in Ferrari) da Mimmo Dei della Centrosud, vero talent scout cui si deve anche la scoperta di Vaccarella. Scarfiotti fu la creatura dei fratelli Maserati dell'OSCA, de Adamich e Giunti furono creature Alfa ecc.

Era ovvio comunque che si riaffacciasse il personaggio Lauda in questa vicenda. Che non c'entra se non di riflesso per... lo svilimento (gratuito) di Merzario:

«...E' incredibile: per un pilota mediocre come Merzario si bloccano 25 milioni a Ferrari nel suo anno migliore in F.1!

Peccato, ci rimetteranno altri italiani. In definitiva Lauda, sostituto di Merzario, quasi vinceva il mondiale. Meglio di così cosa volete da un ventiquattrenne pilota che ha solo il difetto di non essere italiano e di andare più forte di Merzario?...»

Gianni Simoni - Biella

«... Ho avuto modo di seguire molti GP mondiali e tutti o quasi gli allenamenti di Merzario e Lauda (fino ai primi del '74) a Fiorano. Non sono un esperto, ma penso, dopo tanti anni nell'ambiente, di sapere giudicare un pilota a seconda delle sue capacità. Ebbene, se si vuole fare un parallelo tra Niki Lauda e Merzario iniziamo dai collaudi: tra i due c'è la differenza che passa tra un improvvisatore e un meticoloso perfezionista.

Se Lauda non vogliamo giudicarlo dai risultati, dal suo punteggio nella classifica mondiale, esprimiamo almeno un parere sul suo stile, sulla sua potenza. Leggendo anche la stampa inglese e francese, tutti indistintamente giudicano in modo eccellente Lauda per la sua guida pulita, redditizia e velocissima. Su Merzario, che conosco personalmente e giudico un buon, onesto pilota, i giudizi sono assai meno positivi; mai su AUTOSPRINT avete riportato gli articoli della stampa inglese, come mai avete riportato il giudizio di Stewart a Monza, che diede a Merzario del matto e disse che non sapeva

come riusciva a stare in pista. Tra l'altro alla Lotus non ho mai sentito parlare dell'interessamento di cui AUTOSPRINT ha parlato.

E così siamo giunti a negare a Ferrari 25 milioni! Per Lauda, perché a Regazzoni nessuno ha mai trovato da dire. Sinceramente direttore, lei crede che Ferrari cambi opinione su Merzario per 25 milioni?...»

Riccardo Nuti - Novara

Che Ferrari abbia cambiato opinione su Merzario, comunque, è un dato ricavabile dalla intervista televisiva dell'altra domenica, quando ha vantato a suo merito l'averlo scoperto (in realtà Arturo è stato scoperto e imposto — due volte — da Carlo Abarth, dopo che Pal Joe-Palazzoli, pilota gentleman, aveva garantito sette anni addietro con 200 mila lire il primo test del comasco in sport 2 litri al costruttore austriaco ancora dubbioso). Le

dichiarazioni in tivvù non hanno molto giovato al sire di Maranello se molti telespettatori (anche i più orecchianti di automobilismo) hanno commentato: Ma allora Merzario era bravo e perché lo ha mandato via? E' quanto ribadisce il lettore che segue:

«... Ho sentito alla domenica sportiva del 24 novembre scorso il discorso di Enzo Ferrari che ci ha fatto capire che l'unico pilota italiano a livello internazionale è Arturo Merzario (e Brambilla, e Serblin?) e che egli è arrivato fino a questo punto per merito della Ferrari. Ora Merzario corre per la Casa di Williams, una delle squadre più giù nel mondiale di F.1: di chi è il merito?

La Ferrari rende migliori i piloti italiani per poi, quando la macchina è giunta ad un alto livello di competitività come lo è adesso (merito anche della seconda guida ferrarista che collaudava nel '73) buttarli fuori squadra!»

Egidio Cappelli - Castelleone (CR)

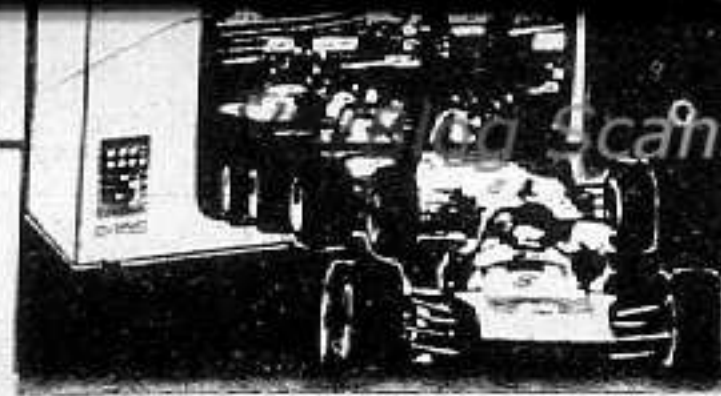
FRANCO GIANNERINI di Imola, dal canto suo avrà letto la risposta che gli stava a cuore (per il voltastomaco in proposito) sul numero scorso. Alla sua amarezza, fa eco quella del lettore che segue:

«... Sono anni che vanno avanti polemiche di questo genere, chiacchiere tante, fatti niente. Anche l'ing. Ferrari fa orecchie da mercante in merito ai piloti italiani, una scusa per uno, un motivo per un altro puntualmente vengono fuori: questi stanno qui un annetto (vedi Merzario) e poi «sgammano» per altre Case, magari straniere, anche se in questo caso di straniero la Iso aveva il Ford e lo sponsor.

Perché non indire un referendum tra tutti i lettori di AUTOSPRINT per dimostrare al Drake quanto noi sportivi italiani vogliamo prima di tutto che un pilota italiano posi il suo "deretano" sulla rossa monoposto!...»

Sese Bellucci - Roma

... ma no, non è il caso di altri referendum. La loro risposta gli appassionati non hanno più bisogno di condensarla in schede.



Tra... moviola e caschi

anche la TIVVÙ si accende per l'auto

# Le ragioni della domenica

Quando, domenica 24 novembre, Paolo Frajese è apparso al video per elencare le manifestazioni sportive in programma nessuno poteva immaginare che oltre ai servizi annunciati — calcio, pallacanestro, rugby e pallavolo — venisse improvvisamente inserito un « brano automobilistico ». Evidentemente i realizzatori della trasmissione domenicale non erano sicuri di poter mandare in onda il filmato e non l'aveva quindi nella scaletta del presentatore. Così, assolutamente inaspettato, nel bel mezzo del calcio (dopo, lo stesso Frajese si è scusato con i tifosi per averli interrotti nel loro piacevole ascolto) è apparso l'automobilismo, commentato da Poltronieri, con un'intervista « esclusiva » di Enzo Ferrari (l'abbiamo sentita anche noi l'aggettivo poi contestato dal Drake a Carlo Grandini de « IL GIORNALE »), con la presentazione della nuova 312 T condotta, sulla pista di Fiorano da Niki Lauda, illustrata dall'ingegner Forghieri e descritta da Clay Regazzoni; il quale ha detto che la nuova vettura « è più veloce sul rettilineo quindi si vede che aerodinamicamente è meglio concepita; è migliore in frenata, entra meglio in curva, passa molto più velocemente in curva, impegna meno il pilota, è più facile da guidare ». Ma alla richiesta di conoscere quando la macchina potrà debuttare in corsa Regazzoni si è mostrato meno entusiasta dato che la Ferrari possiede al momento un unico esemplare « e quindi — ha precisato il pilota — ne dovranno preparare almeno tre più un muletto; non avremo il tempo per le prime gare in Sudamerica ma io spero in Sud Africa o, al massimo, sicuramente, per la prima gara europea ».

L'intervista televisiva del « Drake », come si è accennato ha avuto appendici polemiche anche pesanti. Infatti, come hanno voluto segnalarci anche alcuni lettori, al martedì su « IL GIORNALE nuovo » di Montanelli il capo rubrica sportivo Carlo Grandini ha messo un filo di nota col « Quando parla Ferrari ». Ecco uno stralcio del suo scritto:

«...L'ingegnere Enzo Ferrari, commissario tecnico della nazionale italiana a pistoncini, ha parlato 'in esclusiva' per la 'Domenica Sportiva' di Frajese... L'uomo, dietro le sue lenti scure ed i suoi capelli bianchi, è ancora un ventenne. Graffia con sicurezza spavalda, dice, spiega, catechizza. ...Credo che sulle sue macchine abbiamo corso, tutti noi italiani, molti gran premi e, sulle sue macchine, li abbiamo vinti o persi... Non ci è mai piaciuto, per irragionevole ingratitudine, sentirci secondi, o terzi o ritirati — com'è capitato spesso quest'anno — perché a noi italiani tecni-

camente incompetenti non è mai andato giù il boccone d'una macchina perfetta che si ferma puntualmente, o quasi, per la rottura di un pezzettino di ferro lungo cinque centimetri ».

«...Tutti noi, insieme a Lauda e Regazzoni, ci accingevamo a prendere il via, ogni domenica, schiacciando l'acceleratore con tutto il peso delle poche speranze che ci restavano: sapevamo che, quello, era l'unico vero acceleratore che ci rimanesse. Ed è stato l'ultimo acceleratore che, in perfetta buona fede, ci ha traditi... Certe cronache del lunedì — che l'ingegner Ferrari ha condannato con una battuta: "Hanno

sa non si è ancora fatta. Ma si può avere ragione già la domenica: guidando una macchina resistente e portandola alla vittoria. Chi giustamente sta in alto, giustamente dev'essere pronto a pagare questo prezzo "in esclusiva"... ».

Magari c'è chi potrebbe azzardare che qualche « cronista del lunedì », aiutato fortunatamente dal... computer, aveva pur previsto (con mesi d'anticipo) certi sviluppi del mondiale-piloti già prima degli « errori » ferraristi, comunque a Maranello la replica non è stata recepita sportivamente e si è ribadito con curiosi distinguo, anzitutto sulla parola

In attesa che i responsabili TV risolvano per loro conto il dubbio torniamo al nostro rendez-vous (del senno-di-poi col video, naturalmente).

Prima della « Domenica sportiva » c'era stata, venerdì pomeriggio, la seconda puntata di « Rosso, giallo, verde », la trasmissione per ragazzi che anche questa volta è stata dedicata ai microcentauri puntando, tuttavia, sulla indispensabilità del casco anche per le più piccole cilindrate. I giovani intervistati non si sono mostrati molto soddisfatti della possibilità che l'uso del casco protettivo possa diventare obbligatorio perché lo ritengono ingombrante, troppo costoso, ridicolo e inutile (ora son di moda i capelli al vento) Perché, sostengono, con i motorini che non oltrepassano i 50 chilometri orari non si corrono eccessivi rischi. Diversa, ovviamente, l'opinione degli esperti; uno dei quali ha addirittura auspicato la obbligatorietà del casco anche per il passeggero occasionale. Il che ci sembra piuttosto assurdo. Meglio, a questo punto, vietare il trasporto di una seconda persona anche su quel tipo di moto le cui caratteristiche lo consentono.

« DRIBBLING » non si è occupato, la scorsa settimana, di automobilismo; lo aveva fatto, sia pure con molta approssimazione (e ne abbiamo parlato nel numero 48), appena otto giorni prima. Tuttavia occorre notare che la rubrica, così bene avviata l'anno precedente, ha subito un calo di qualità. Non ce ne sapevamo spiegare la ragione, dato che realizzatori e conduttore sono sempre gli stessi; ma dopo aver letto le dichiarazioni di Nando Martellini in un suo articolo pubblicato dal Radiocorriere Tv abbiamo scoperto da dove discendono le attuali pecche della trasmissione. « Sulle prime — precisa Martellini — ho dovuto frettolosamente farmi raccontare dai predecessori i segreti del mestiere. Lello Bersani mi è stato prezioso quanto Alfredo Pigna, uno dei conduttori più autorevoli (!)... gli intervistati non stanno nei tempi, bisogna interromperli, ma con grazia. Alfredo Pigna mi ha mostrato il modo, il tempo per farlo... ».

Peccato. Gli interventi di Pigna hanno decisamente guastato Martellini così come la trasmissione che, sempre a detta del suo conduttore, deve obbligatoriamente contenere i diversi servizi in non più di sette minuti ciascuno, « anche quelli di Gianni Minà ». Ma, aggiungiamo noi, non quelli di Pigna, che — come nel caso dell'ultimo incongruente reportage dall'Aprica — i sette minuti li superano abbondantemente fino a superare quota 15. Perché?...

g. l.

**Programmi dal 4 al 10 dicembre 1974**

<b>MERCOLEDÌ 4</b>	<b>NAZIONALE</b>	<b>SABATO 7</b>	<b>Secondo programma</b>
Ore 21,40 - Mercoledì sport		Ore 11,35 - Ruote e motori	
<b>VENERDÌ 6</b>	<b>NAZIONALE</b>	<b>DOMENICA 8</b>	<b>Secondo programma</b>
Ore 17,45 - « Rosso, giallo, verde », programma per i ragazzi sui problemi del traffico.		Ore 12,00 - Anteprima sport	
<b>SABATO 7</b>	<b>SECONDO</b>	Ore 16,00 - Domenica sport	
Ore 19,00 - « Dribbling » - Telegiornale sport		<b>LUNEDÌ 9</b>	<b>Programma nazionale</b>
<b>DOMENICA 8</b>	<b>NAZIONALE</b>	Ore 8,15 - Lunedì sport	
Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale) Sport			
Ore 17,15 - Notizie sportive			
Ore 21,15 - La Domenica sportiva			
	<b>SECONDO</b>		
Ore 19,50 - Telegiornale sport			
<b>TUTTI I GIORNI</b>	<b>SECONDO</b>		
(esclusi sabato e domenica)			
Ore 18,45 - Telegiornale sport			

**TV Svizzera**

**SABATO 7**  
Ore 18,25 - Storie senza parole: « Guida sportiva »  
Ore 22,45 - Sabato sport

**DOMENICA 8**  
Ore 18,00 - Domenica sport, primi risultati  
Ore 22,05 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori)

**LUNEDÌ 9**  
Ore 19,45 - Obiettivo sport

ragione soltanto quelli che scrivono il lunedì" — forse sono state sbagliate: bruciava la sconfitta del bolido marziano, e bruciava la tastiera della macchina per scrivere... Ne abbiamo tutti sofferto, e ci siamo tutti indignati: probabilmente anche lui, di fronte a se medesimo, in quel tempio di Fiorano dove la cosa più odiata è forse una radio transoceanica che è costretta ad annunciare il vero ».

«...Il Ferrari "esclusivo" di Frajese è il colosso che si difende come è suo dovere, e che attacca, come è suo diritto. Ma quando attacca, Ferrari dovrebbe tener presente (e lui è il primo a saperlo) che la legge del risultato è purtroppo dominante in un tipo di sport com'è l'automobilismo sportivo...»

«...E' vero. Chi scrive il lunedì ha sempre ragione, perché è facile anche se non bello e divertente, saccheggiare il senno di poi. La domenica mattina scrivendo di automobilismo, non si può avere ragione e neanche torto semplicemente perché la cor-

« esclusiva » e poi sulla differenza tra la riferita frase « hanno ragione quelli che scrivono il lunedì » e la declamata « Solo quelli che scrivono il lunedì non sbagliano mai ». Giustamente C.G. ha notato che sul piano letterale si era alle « tolleranze millesimali », rivendicate dal Solitario di Fiorano a proposito dei 6805 pezzi che compongono una F. 1 e che spiegano l'ineluttabilità di certe sconfitte ferariste. (Probabilmente, per me che di auto ne mastico altrettanto poco, come è stato pubblicamente ricordato a Grandini, il vantaggio di Fittipaldi sarà stato che la sua McLaren forse di pezzi ne avrà solo 6804).

La « coda » all'intervista tivvù meritava di essere sottolineata perché, è la prima volta, casi calcistici a parte, che si hanno echi un pizzico polemico. In genere tutto fila liscio per gli sport di contorno in TV negli echi dei grandi quotidiani. Che sia il caso di introdurre la « moviola » anche per centrare bene certe finezze di aggettivi o sostantivi?

# Cominciate al CASTELLET le prove generali per la gran ripresa mondiale delle maxiposto in Sud America

Mentre questo numero di AUTOSPRINT è in stampa, iniziano sul circuito francese del Paul Ricard le attese sedute di prove che vedono in un primo confronto diretto tre delle Formula 1 più seriamente in lizza per il titolo 1975, cioè Ferrari (con la già promettente 312 T), Texaco-Marlboro-McLaren e Tyrrell.

Si tratta di una interessante anteprima che permetterà di verificare, cronometro alla mano, sia i progressi dei teams al vertice già nel 1974 sia le ambizioni di ciascuno. Manca solo la Brabham perché possa dirsi che questa settimana in terra francese rappresenta il primo « scontro » fra le monoposto ed i piloti che si disputeranno il titolo di Fittipaldi.

A proposito del campione del mondo, che è reduce da un periodo di riposo (si fa per dire, con tutti i festeggiamenti che gli hanno tributato...) in patria, sembra certo che Emerson chiederà al suo direttore sportivo, Mayer, il permesso di provare personalmente la Copersucar F. 1 costruita su ini-

ziativa di suo fratello Wilson, che in questi giorni ne sta conducendo personalmente la prima messa a punto.

Per quanto riguarda la sua M 23, la vettura vincitrice del mondiale '74 è stata sottoposta ad una cura di alleggerimento e dotata di alcune modifiche nelle sospensioni, ma alla McLaren non ritengono il caso di costruire una vettura nuova.

Praticamente tutta nuova sarà l'attesa Tyrrell, che si discosterà dalla 007 quanto meno nell'aspetto esteriore, poiché in questi mesi Gardner ha lavorato a lungo attorno alla forma aerodinamica della sua macchina. Ritocchi aerodinamici si attendono anche dalla Formula 1 di Frank Williams, che Merzario proverà al Santamonica di Misano Adriatico fra una quindicina di giorni. Per ora, si tratta della stessa vettura che ha concluso il mondiale, con lievi modifiche, in attesa della vettura completamente nuova che Merzario spera di poter utilizzare a partire dal Gran Premio di Spagna.

PARIGI - Settimane di passione per lo sport automobilistico internazionale. Sono infatti in discussione gran parte dei regolamenti tecnici e degli accordi economico-finanziari che saranno alla base di moltissima dell'attività futura ad alto livello.

La prevista riunione londinese, di venerdì scorso, dell'associazione Costruttori è stata rinviata, e così siamo ancora in attesa di sapere quale sarà la cifra esatta richiesta dall'Associazione agli organizzatori dei Gran Premi. Infatti, a dicembre scade l'accordo di Ginevra che aveva fissato la cifra globale in circa 160 milioni di lire. Si ritiene che i costruttori proporranno una cifra intorno ai 200 milioni.

Si dovrà poi discutere a proposito della gara di apertura del mondiale, cioè il Gran Premio di Argentina previsto per il 12 gennaio a Buenos Aires. Com'è noto, la situazione in Argentina è politicamente molto « calda », ed il paese è in uno stato di agitazione per cui è più che giustificata la perplessità espressa da molti (fra cui Fittipaldi, che in Brasile ha avuto notizie fresche) riguardo alla regolarità di effettuazione della gara, nonché alla sicurezza personale di piloti ed accompagnatori. Non è improbabile quindi che l'Associazione Costruttori proponga un rinvio del GP d'Argentina ad una data più favorevole.

A Parigi, questa settimana, inizieranno poi le discussioni definitive a proposito dell'atteso nuovo Annesso J. Purtroppo, non si tratta solo di definire dei dettagli, ma vi sono ancora argomenti piuttosto importanti sul tappeto. Fra questi, quello della sovralimentazione. Attualmente i motori sovralimentati sono ammessi alle corse con due tipi di coefficienti: coefficiente di 1,4 per le vetture dei gruppi da 1 a 5, coefficiente 2 per le Formula 1.

Vi sono alcuni paesi, fra cui l'Italia, che giudicano troppo favorevole il rapporto di 1,4 per le

## Molti problemi in discussione non solo alla CSI parigina

# C'è paura per l'ARGENTINA (e un « siluro » per il TURBO)



Tempi duri per il « turbo » Porsche? Pare di sì, visto che a Parigi sarà messo in discussione il coefficiente di equivalenza dei motori sovralimentati

vetture sport, per cui c'è una tendenza a chiedere l'elevazione di questo coefficiente ad 1,6. In pratica, attualmente una vettura sovralimentata che voglia rientrare nella classe 3000 ha un motore di una cilindrata massima di 2.142 cc.; con il coefficiente 1,6 la cilindrata massima verrebbe ridotta a soli 1.875.

Inutile nascondere che si tratterebbe di un « siluro » dedicato alla Porsche, che ha in queste stagioni perfezionato la sua « Carrera » sovralimentata con turbocompressore a base al coefficiente 1,4 ed ora attende l'entrata in vigore del nuovo annesso J, e del relativo nuovo gruppo 5 (« silhouettes ») per ripartire ufficialmente.

I tedeschi, con il barone Von Hanstein in testa, sono molto preoccupati per questa iniziativa, e non è improbabile che il loro interessamento (molto importante) ad una definitiva codificazione del serbatoio di sicurezza su brevetto Autodelta finisca per divenire una « merce di scambio » acciòché la situazione « sovralimentazione » rimanga tale e quale.

Ad ogni modo, è positivo registrare come il movimento a favore del serbatoio Autodelta si stia allargando. Anche la Formula One Association, per bocca del segretario McIntosh, si è detta molto interessata al proposito, e questo dovrebbe essere un punto-chiave nell'iter del progetto in quanto è risaputo come l'introduzione di un serbatoio antifiamme già stia a cuore degli Organizzatori, i quali più volte non hanno fatto mistero di essere costretti a spendere milioni nelle sistemazioni di sicurezza solo perché i costruttori costruiscono vetture ancora potenzialmente pericolose.

• Pare che GUY EDWARDS sia proprio intenzionato ad adire a vie legali contro Graham Hill e il Team Embassy per inadempienza contrattuale.



# Pare sia stata messa a profitto dai tecnici ferraristi l'amara lezione dell'«inutile accessorio» al GLEN con questa modifica alla sospensione anteriore del 312

# Ammortizzatore amplificato sul «T»

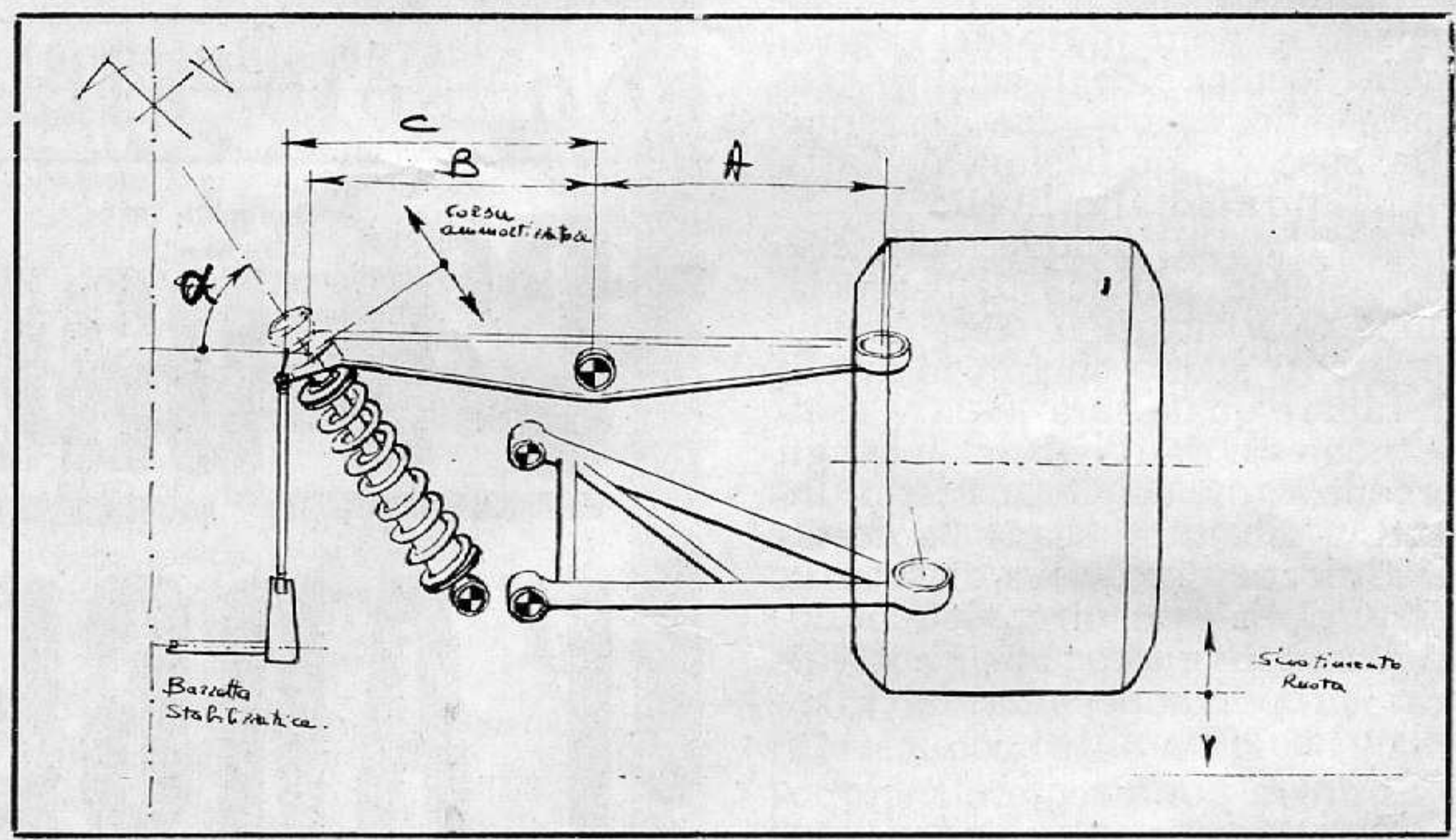
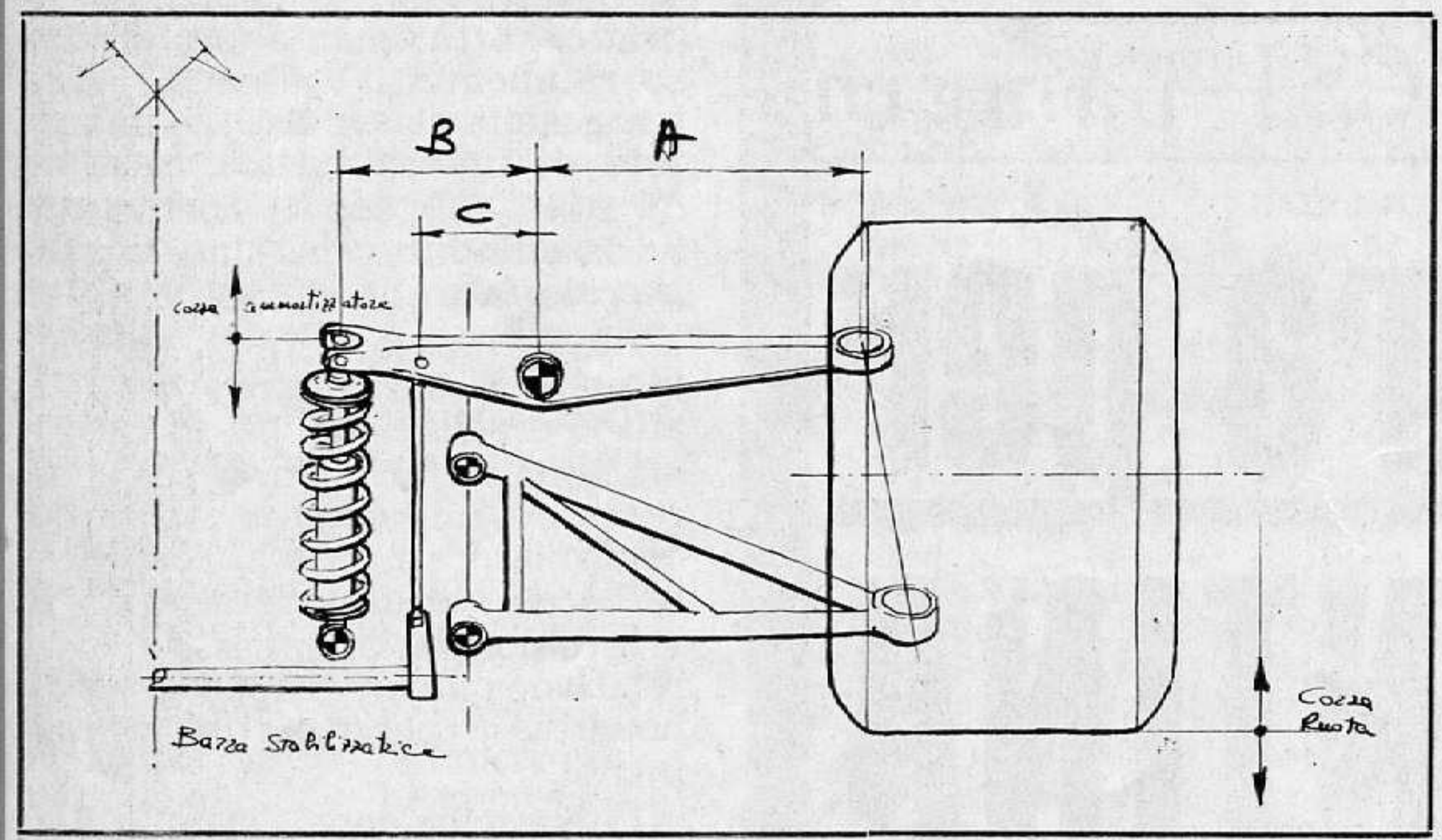
## 312 B.3 '74

Qui sotto, lo schema della vecchia sospensione della B3-'74. In questo caso, si aveva un rapporto corsa ruota/corsa ammortizzatore pari a circa 1,4



## 312 «T»

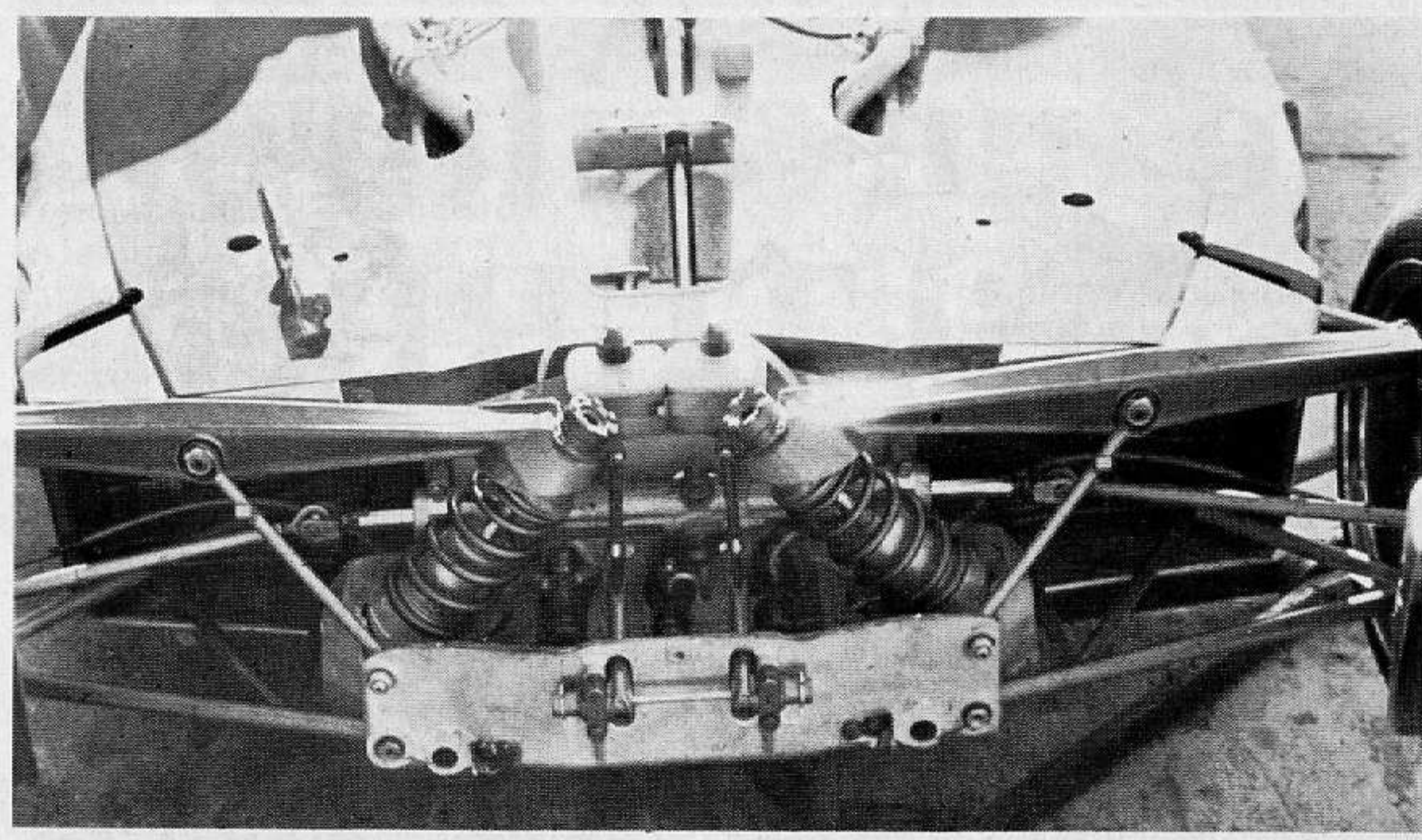
Nella 312 T, il rapporto è circa pari all'unità. Più l'angolo «alfa» è grande, più il rapporto ruota/ammortizzatore tende a diminuire



Dalle prime foto della nuova Ferrari 312T che a Vallelunga ha sbalordito polverizzando ogni record precedente, si nota un particolare interessante. La sospensione anteriore pur derivando da quella del B3 1974 se ne differenzia notevolmente per l'accresciuta lunghezza dell'elemento superiore a bilancere che trasmette lo sforzo alla molla ammortizzatore interna (vedi dis. 2 segmento B).

La conseguenza favorevole immediata, oltre alla diversa taratura della molla, è in una migliore area di lavoro dell'ammortizzatore (o l'«inutile accessorio» come un «esperto» neofita ebbe a definirlo): aumentano infatti le velocità di funzionamento cui è sottoposto lo stelo relativamente alla maggior corsa del gruppo (molla-ammortizzatore). La disposizione inclinata del gruppo riduce però un poco l'effetto favorevole di amplificazione dovuta al fatto che il braccio a bilancere ha i segmenti B e A pressochè uguali rispetto al B3 in cui il segmento A era nettamente superiore al segmento B.

Si giustifica questa posizione



Nella foto, l'inconsueto schema della sospensione anteriore della Ferrari 312 T: bracci superiori molto lunghi e barra stabilizzatrice minuscola

inclinata per necessità inderogabile di ingombro. Nel caso del B3 il rapporto corsa ruota/corsa ammortizzatore valeva circa 1,4 per cui ben si vede dal diagramma-ammortizzatori (dis. 3) come il funzionamento degli ammortizzatori stessi fosse più critico costringendo a ricorrere a tarature più gravose. Gli inconvenienti del

fatidico Gran Premio degli Stati Uniti hanno probabilmente origine assai complessa, uno di questi potrebbe aver avuto origine da quanto sopra esposto con l'aggravante che gli ammortizzatori utilizzati in condizione critica per una particolare configurazione del profilo stradale tendono a fare i capricci per l'insorgere di

fenomeni connessi al numero di Reynolds.

Da tener presente inoltre che i freni fuori bordo aumentano la massa non sospesa aggravando il lavoro della sospensione. Nella 312 T l'inconveniente degli ammortizzatori dovrebbe essere risolto, il cinematismo infatti sembra permettere rapporti corsa ruota/corsa ammortizzatore vicini a 1 con netto guadagno per quanto riguarda la lontananza dalla zona critica di funzionamento (vedi diagramma).

Aumenta però l'inerzia della massa non sospesa, inevitabilmente, il problema forse non è così grave e può essere contenuto con alchimie tecnologiche utilizzando lavorazioni e materiale speciali. Da sottolineare che nel caso della 312 T la risposta del cinematismo sulla molla è tale per cui si discosta dalla linearità di più che non nella B3. Il piccolo rollio è soprattutto la stabilità del centro di rollio durante il rollio stesso fanno sì che non se ne abbiano danni. Nel «T» poi si è approfittato della particolare configurazione del braccio a bi-



**LE CONFIDENZE**  
di Eoin S. YOUNG

● D'ora in poi i centauri negli Stati Uniti dovranno gareggiare avendo in una borsa speciale, assicurata alla tuta una completa scheda sulle loro condizioni di salute, su microfilm. Non sarebbe forse una buona idea anche per i nostri piloti di Grand Prix? Una cosa simile, però, funzionerebbe probabilmente soltanto negli Stati Uniti ove gli ospedali sono attrezzati per «leggere» microfilms. A sentire Louis Stanley e altri, in Europa per ora sarebbe da escludere.

● Il GP di SVEZIA avrà per i prossimi tre anni il patrocinio della Polar Caravan Co. Questa società si trova in Lapponia e quando ha annunciato la sua partecipazione al Grande Premio ha fatto in modo che quel noto appassionato inglese di orsi, lord Hesketh, fosse presente con una delle sue vetture da corsa. C'era anche la prospettiva che la Polar potesse stringere un accordo con Hesketh per fare gareggiare un promettente pilota svedese con una seconda vettura di F. 1, ma non si è capito bene se fosse per tutta la stagione o soltanto per il GP di Svezia in giugno. Ultimamente in Inghilterra gli orsi hanno avuto poca fortuna. Il Racing Bear's Club (di Hesketh) ha chiuso i battenti all'improvviso, verso la fine della stagione, e tutti i soci hanno ricevuto un rimborso e delle scuse. In fondo, è un peccato. Tutta l'operazione di Hesketh iniziò nella scorsa stagione, pronta ad assumere un'importanza mondiale dopo che Hunt aveva vinto l'International Trophy a Silverstone, ma poi il mondo si è dimostrato più duro del previsto. La corsa di Watkins Glen servirà a tenere alto il morale degli orsi.

**Una RALT per l'erede di BRABHAM?**

LONDRA - La storia si ripete in modo quasi nostalgico. Ricordate i bei tempi del 1959 e del 1960, quando Jack Brabham vinceva i campionati del mondo su Cooper ufficiali e a tempo perso mandava appunti in Australia, per fare controllare idee su progettazioni da un certo Ron Tauranac? Proprio come nei films, a suo tempo i due si misero insieme, costruirono una loro vettura da corsa e vinsero il campionato. Da allora è passata molta acqua sotto il ponte del porto di Sydney. Jack si è ritirato dalle corse, Ron è rapidamente entrato in affari e ne è uscito, lavorando per conto suo alle officine Brabham, ha costruito un Trojan Grand Prix per Peter Agg... e ora riparte da capo costruendo proprie vetture che battezza Ralt. Il particolare «storico» in tutto ciò consiste nel fatto che a Ron piacerebbe molto che fosse Geoffrey Brabham a pilotare una delle sue vetture, quando questi prima o poi andrà in Inghilterra per una stagione di corse, proprio come fece papà venti anni or sono.

● Si direbbe che le giovani generazioni non migliorino mai. La Banca dei Risparmi Postali in Nuova Zelanda patrocina la serie Gold Star di corse di F. 5000 e, per incoraggiare i giovani risparmiatori «postali», ha offerto premi per un semplice quiz organizzato al circuito di Pukekohe. Il direttore della rivista dell'Auckland Car Club non credeva alle sue orecchie. Partecipavano al quiz sei ragazzi di età scolastica e alla domanda «chi è stato il campione del mondo 1974?» nessuno è stato in grado di rispondere. «Dite il nome di due piloti che gareggiano oggi a Pukekohe». Nessuna risposta. «Dov'era nato Bruce McLaren?». Qualcuno ha detto che gli sembrava fosse nato in Giappone... «E dove è nato Denny Hulme?». Uno ha risposto: Germania. «Chi è il primo ministro della Nuova Zelanda?». Un solo scolaro ha saputo dare la risposta, sicché l'incarico della banca (il quale probabilmente rimpiangeva che l'idea del quiz fosse mai nata) preso da disperazione gli ha dato la bici.

**La F. 1 «seduta»**

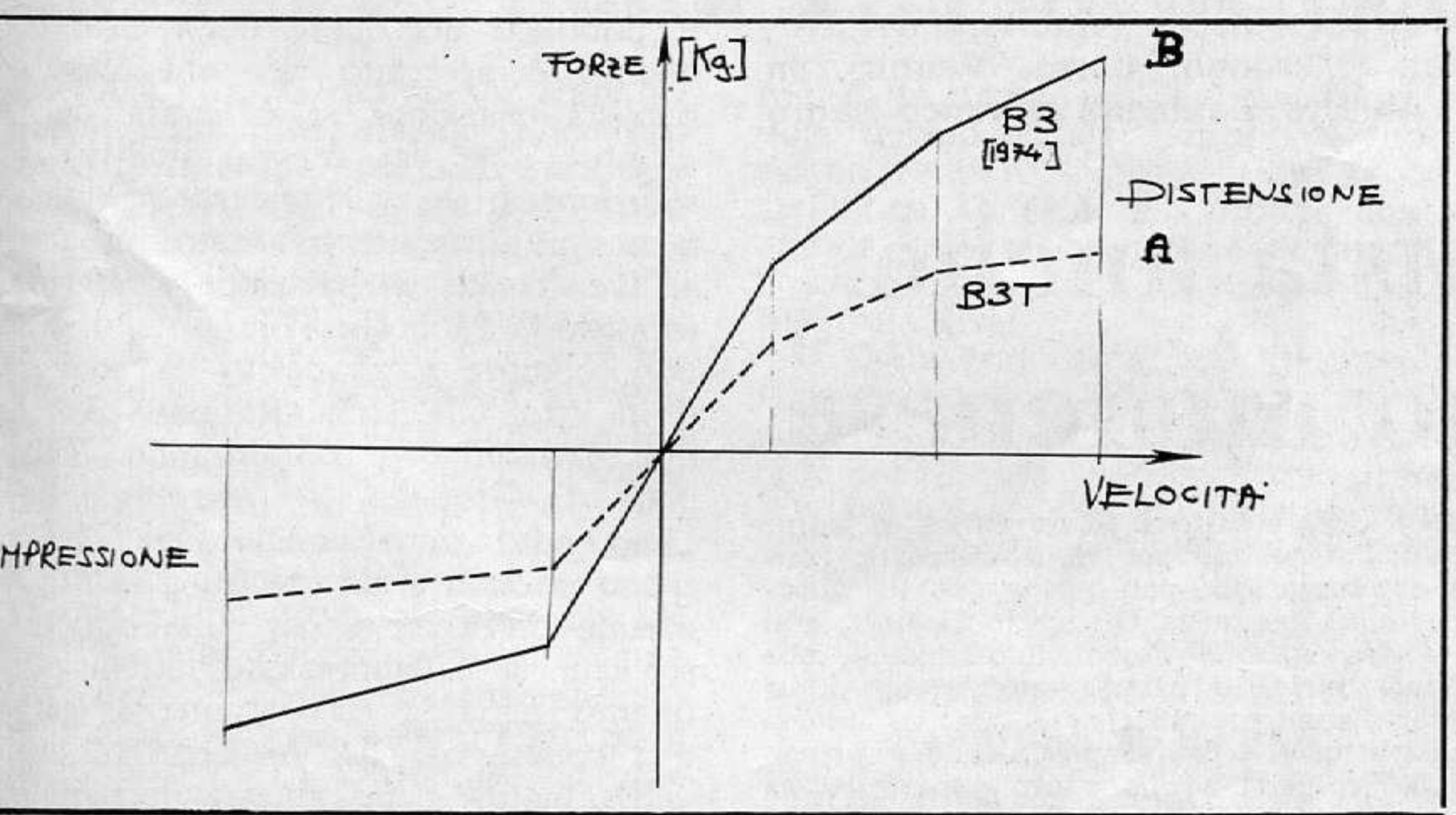
● Si direbbe che i miracoli tecnici, in F. 1, siano cose o del passato o del lontano avvenire. Ricordate Rindt che andava su e giù nel sentiero dei boxes a Kyalami, agli inizi della stagione 1970, spaventando tutti col potenziale della Lotus 72, prima ancora che fosse apparsa? E quando apparve, il rendimento era veramente meraviglioso. Comunque, per la prossima stagione non possiamo aspettarci vetture magiche. Nemmeno la Lotus è stata capace di fare altro, dopo la 72.

Derek Gardner, del Team Elf Tyrrell, ha parlato di trasmissione automatica diversa e di altre cose, ma anche lui ammette che è improbabile che si vedano queste novità in un prossimo futuro, semplicemente perché non ci sono né danaro né tempo sufficienti per svolgere il lavoro.

La F. 1 si è dunque «seduta», per un periodo che vedrà macchine derivate da altre, con qualche idea in prestito qua, altre là. Teddy Mayer ritiene che la grande concorrenza esistente in F. 1 sia un motivo sufficiente per concentrarsi su compromessi, piuttosto che fare correre rischi alle squadre con grandi progressi tecnologici.

«Ciò che voglio dire in effetti — ha spiegato Mayer — è che dobbiamo portare tutto ciò che riguarda la vettura

al livello massimo — peso, HP, abilità dei piloti e così via — per ottenere quella piccola percentuale di tempo che fa tutta la differenza, fra avere la posizione al palo o segnare il decimo tempo. Quelli che svolgono il lavoro migliore sono coloro i quali stanno ricorrendo al più efficace compromesso in fatto di progettazione, perché questa differenza far il meglio (relativamente parlando) e il peggio è molto piccola. Secondo noi un pilota regolare, cioè bravo un giro dopo l'altro, è assai preferibile ad alcuni che potrei nominare, i quali coprono ogni tanto, in modo disordinato, un giro veloce per rimediare a quelli poco soddisfacenti. Ho sentito dire che Lauda avrebbe dovuto vincere il campionato per via del numero di volte in cui ha ottenuto la posizione al palo e per il numero di gare in cui ha condotto, e anche che Peterson è il pilota più veloce in pista e avrebbe dunque dovuto ottenere migliori risultati. Tutto ciò, invece, dà ragione al mio concetto. Parlando in linea di massima, le gare di F. 1 al giorno d'oggi si vincono grazie alla regolarità perché gli errori possono costare cari e costano infatti cari. Vince il miglior binomio pilota/vettura e credo che nel 1974 avessimo proprio questo insieme».



Nei diagrammi, le progressioni degli ammortizzatori anteriori. Si nota come nella nuova «T», gli ammortizzatori (caso A) lavorino in condizioni molto meno gravose che nella B3 tradizionale, costretta a tarature più rigide

lanciare per adottare una microbarra stabilizzatrice il cui funzionamento è garantito dalla maggior lunghezza del braccio C rispetto a quella della B3. La minibarra dovrebbe poi ridurre gli effetti negativi connessi con il bilanciere lungo.

valora le condizioni di piccolo rollio sopra ipotizzate, è il forte angolo di torsione cui sarebbe sottoposta la barretta stessa per angoli di rollio non trascurabili. Infine, la piccola barra contribuisce a ridurre il peso totale della vettura.

Unico dubbio, che del resto av-

g. r.

**SILHOUETTE Ferrari dal B.B.?**

MODENA - C'è anche la «silhouette» per il mondiale marche del 1976 alle prove che la Ferrari effettua questa settimana al circuito Paul Ricard? Mentre AUTO-SPRINT va in edicola Lauda e Regazzoni provano le due F. 1 per la stagione 75, ma c'è chi dice che dal camion di Maranello possa saltar fuori la prefigurazione «silhouette» per avere così le prime indicazioni sulla futura macchina per il mondiale, destinazione Le Mans (che ha studiato un regolamento speciale per il 75). Derivata dalla BB (la GT Ferrari da... costo sciecchi) la macchina sarebbe stata alleggerita, i freni potenziati, così come il motore boxer avrebbe erogato al banco potenze all'ordine dei 550 CV. Uno spoiler anteriore e un alettone posteriore completerebbero la vettura, accreditata sulla carta di una velocità oltre 320 kmh. Lauda e Regazzoni dovrebbero collaudare anche la Sport-prototipo 312 P modificata, in vista di una utilizzazione in qualche gara durante il '75 quando vi sarà qualche domenica libera dagli impegni di F. 1.

I progetti immediati di Tauranac, però, riguardano le sue Ralt per la F. 3, la Formula Atlantic, la F. 2 o qualsiasi altra.

Nei suoi programmi si tratta di un'iniziativa abbastanza piccola e si parla di costruire dieci vetture, prima che abbia inizio la stagione 1975. «Sarà una macchina con ogni parte intercambiabile... forniremo meccanica Rolls-Royce a prezzi Ford». La particolarità delle Brabham originali era la semplicità e Tauranac dice che sarà questo l'ingrediente principale della Ralt.

«Per fare un progetto semplice occorre il doppio di tempo, ma ritengo che sia questo il modo intelligente per progettare una vettura. Non è troppo difficile farne una complicata».

Le Ralt verranno costruite su ordinazione. «Se qualcuno mi chiederà una sport Can-Am o una F. 1, la costruirò... purché i conti vengano pagati». Questo fa sorgere una domanda interessante. Perché la Trojan F. 1 non è mai andata in porto? Anche al telefono si può sentire l'irritazione di Ron. C'è il silenzio. Sta cercando di trovare una risposta cortese, perché sostiene che la Trojan è effettivamente andata in porto, sconfitta poi più che altro dalla mancanza di fondi. «E' andata bene — dice — anche se non dal punto di vista delle vittorie, comunque era una vettura nuova di zecca e si è qualificata nel primo grande premio al quale l'abbiamo iscritta, portandolo a termine... più di quanto si possa dire della Lotus 76, con tutte le sue novità... Avevamo una vettura, due motori, due meccanici, poi c'eravamo Tim ed io. Avremmo dovuto poterla provare, ma abbiamo avuto appena il tempo per arrivare in circuito e non parliamo quindi di quello che occorreva per provare».

Peter Agg aveva messo a disposizione di Tauranac 50.000 sterline per fare gareggiare la vettura nelle gare europee di F. 1, ma ovviamente non si trattava di una cifra sufficiente per svolgere il compito in tempi di tremenda inflazione.

Eoin S. Young

Moncalieri conferma  
che anche gli sponsor  
sono stati sensibilizzati

# Anno-verità il 1975 per l'autocross

**TORINO** - In un momento così difficile per l'economia in genere e per l'automobile in particolare ha del fantastico constatare il genuino e contagioso successo dell'auto-cross, complici le tante piste sorte rapidamente nel centro-nord ispirandosi e completando strategicamente il famoso piano autodromi varato al suono dei tamburi da « csaici » generali bizantini armati più di microfoni che di reale volontà di fare (bene).

Insomma ha prevalso la volontà degli sportivi dell'auto che su asfalto o su sterrato vuol vedere da vicino i propri beniamini in lotta con gli elementi, che siano forza centrifuga o salti e fango.

L'auto-cross ha il grande pregio della semplicità del messaggio: chiunque, esperto o no, è sicuro di non spendere invano il proprio tempo assistendo alle acrobatiche esibizioni di polverosi icari che riescono a ricreare alle porte di una fredda città industrializzata la festosa e colorita atmosfera dei tornei e dei rodei.

Ad accendere gli animi non mancano i contorni pittoreschi, i clan dei fanatici, gli aristocratici della meccanica, i rallisti puri che non disdegnano di cimentarsi con un briciolo di « noblesse », tutti insieme un girotondo felliniano che ha in fondo come scopo il recupero alla città delle perdute gioie delle feste paesane.

Confermano il boom dell'auto-cross piemontese il successo della pista di Villafranca e di Moncalieri che in sei gare hanno attirato oltre 70.000 spettatori e oltre 180 piloti.

Non solo ma il richiamo dell'auto-cross ha sensibilizzato gli sponsor, vero termometro del successo, ce lo dice il poliedrico Renzo Lanza « mentore » piemontese della specialità e creatore della scuderia Indy Cross. Savara, Vitaloni, Arcolex sono per ora i nomi prestigiosi che hanno patrocinato i vari trofei '74 e altri sono interessati, di rango almeno pari. In attesa di conoscere (con molte speranze e un briciolo di timore) il nuovo regolamento, le iniziative per il '75 si moltiplicano a cominciare da una nuova super-pista di oltre 2,5 km che la Indy Cross ha in programma di realizzare presso la tangenziale di Rivoli. Il piano di costruzione comprende naturalmente una serie di complesse opere in grado di garantire le opportune misure di sicurezza per la CSAI, per i piloti e per il pubblico, oltre agli impianti

di servizio le tribune, i box.

La pista sarà molto più movimentata altimetricamente e più larga di quella attuale di Moncalieri (in grado di assorbire 10 macchine per manche) per poter far correre contemporaneamente sino a 30 macchine utilizzando, se possibile, la divisione in

gruppi: cioè in pista ad ondate successive i gruppi 1-2-3-4 insieme o separati a seconda del numero dei concorrenti e successivamente i prototipi tubolari e non. La spinta alla nuova realizzazione ha due ragioni ben precise: aumentare la possibilità di soddisfare nuovi sponsor, offrire ai

piloti otto gare su una pista nuova (questo è il numero massimo, secondo l'esperienza di Lancia (che funzionerebbe naturalmente in parallelo a Moncalieri e Villafranca. Il costo solo per asfaltare le curve (Gropello ha fatto scuola) è previsto in 7.000.000 per Moncalieri e in 13.000.000 per Rivoli che sarà pronta in primavera.

E' in programma a Moncalieri per il giorno di Santo Stefano (se si sarà potuto asfaltare) una gara sperimentale di due ore articolata in mezz'ora ciascuno per i gruppi CSAI (1-2-3-4) (1 e 3 insieme) e i prototipi, che sembra avere sin d'ora raccolto molti entusiasmi anche in piloti di estrazione velocistica.

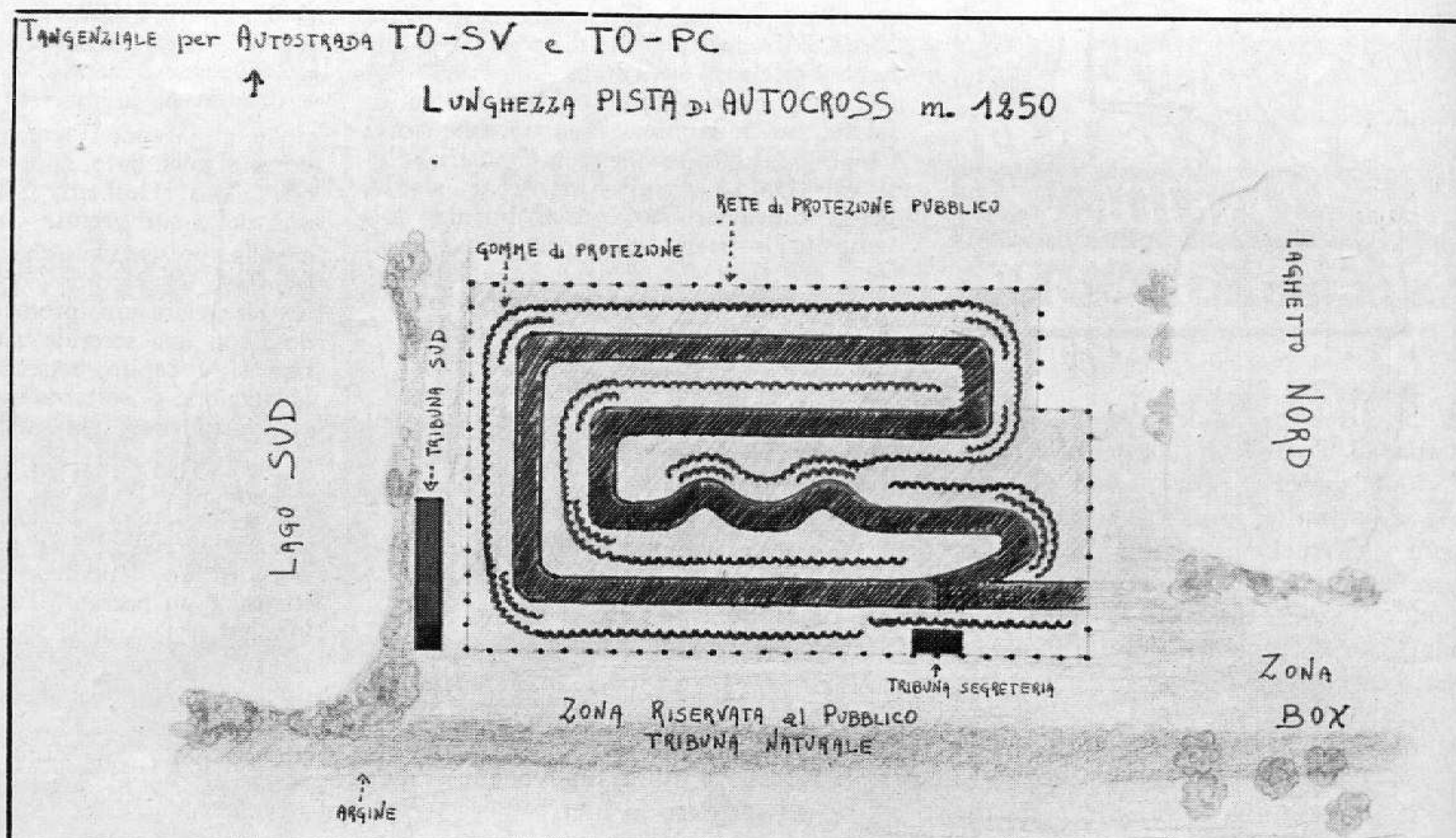
Da questo generale interesse non sono immuni le « case »: la Lancia da sempre, e spesso l'Alpine non hanno avuto timore di impegnare i propri super titolati campioni (e vetture) sulle aspre balze autocrossistiche, quindi anche per il futuro sicuramente non mancheranno epiche lotte con protagonisti importanti.

Unico problema studiare in funzione e in parallelo dei vari sponsor un richiamo pubblicitario che agganci il pubblico del cuore della città in quanto è accertato per ora che la risposta maggiore si è avuta dalla « cintura » e dai centri satelliti: la soluzione è in un impegno pubblicitario più efficace associato proprio all'aver creata in posizione strategica (opposta a Moncalieri) la pista di Rivoli. Sempre a proposito di accordi è in atto una collaborazione con il dr. Arrigoni — responsabile della pista di Gropello — per creare un campionato interregionale. Nel '75 saranno effettuate almeno 16 gare organizzate dall'Indy Cross sulle due piste con la collaborazione fattiva per quanto riguarda la direzione di gara e i commissari dell'AC Torino, che vede molto bene questa iniziativa.

La premiazione del trofeo Savara di autocross svoltosi sulla pista di Moncalieri è avvenuta nella cornice lussuosa di villa Monfort alla presenza dei simpatici dirigenti della dinamica ditta torinese, dei rappresentanti dello sport automobilistico e di una nuvola di appassionati, dimostratisi tutti ottime e veloci forchette.

Premiati Luigi Ferreri, Giuseppe Fissore, vincitore della Savara Cup, Paolo Brusaschetto, Eraldo Marengo, Alfredo Venturi, Aldo Borra, Alberto Montagna e Franco Negro.

**Giorgio Rossotto**



I premiati del Trofeo Savara Filtri, disputatosi sulla pista di Moncalieri (disegno in alto). Da sinistra, in piedi: Ferreri, Fissore (vincitore del Trofeo), Germano, Algenziano della Savara, Marengo, Borra, Venturi. In basso, Paolo Brusaschetto (preparatore), Alberto Montagna e Franco Negro

## Nasce una pista anche sull'Appennino modenese

**MODENA** - Dopo il clamoroso successo del Trofeo Motore Fuso a Santa Croce di Carpi (erano stati esauriti i biglietti e si è dovuto distribuirne uno per tre spettatori), constatando che ancora in Italia non c'è una vera organizzazione per questa attività automobilistica che richiama concorrenti da ogni parte, il geometra Giancarlo Gozzoli, con altri amici, ha istituito la « ASSOSPRINT » — Associazione Nazionale Gimkane, che avrà sede a Maranello di Modena. Sono già stati iniziati i primi contatti con piloti ed Enti organizzatori e ormai tutto è pronto per l'annuncio ufficiale.

Mann precisa il geometra Gozzoli (pilota costruttore): « Lo scopo iniziale e principale è quello di mettere i piloti in condizioni di rivolgersi a una « loro Associazione » con una segreteria funzionante per le informazioni sulle gare e per quella assistenza organizzativa che si potrà dare. Il programma di massima è il seguente:

1. In ogni provincia o località, dove esiste un certo numero di piloti interessati, nominare un loro rappresentante che partecipi alle varie riunioni.
2. Fare funzionare una segreteria retta da un incaricato stipendiato dalla Associazione al quale tutti e in qualunque ora potranno rivolgersi per notizie sui programmi, sui calendari, sul regolamento, modalità, trasferimenti ecc.
3. Dare agli organizzatori un regolamento generale e uniforme da seguire in modo che non esistano differenze di valutazione e di caratteristiche fra una competizione e l'altra.
4. La spedizione a tutti gli associati di un bollettino mensile con notizie importanti, comunicati, classifiche ecc.
5. Indire una riunione generale di tutti gli associati il 14-15 a Maranello, per l'esame di tutti gli aspetti organizzativi, di regolamento, di calendario. Nella stessa giornata probabile visita alla Ferrari.

Invitiamo, quindi, tutti gli appassionati a mettersi in contatto con la « Assosprint » - Studio AZ - Via Claudia, 88 - 41053 Maranello (Modena).

Nella stessa occasione, il geom. Gozzoli ci ha parlato di un progetto per una pista di velocità di dimensioni contenute, circa un paio di chilometri, da realizzarsi presso l'abitato di Montecenere, a 10 chilometri da Pavullo, nell'Appennino modenese. Sono già stati presi contatti con le autorità comunali, con risultati incoraggianti.

La C.I.K.



non risolve bene il problema DECIBEL

# Ssstt! per il Kart...

PARIGI - Il 23 novembre, si è riunita la Commissione Internazionale Karting per l'esame di alcuni problemi, come regolamentazione del Campionato d'Europa e Campionato del Mondo 1975, omologa di nuovi motori per il triennio 1975-1977. Erano questi i capitoli all'ordine del giorno, mentre, poi, dopo aver quasi sorvolato sulle due regolamentazioni che in buona sostanza ed ancora ottusamente sono rimaste invariate malgrado la costatazione di una loro necessaria revisione, vero protagonista è stato il vetusto problema dei phon.

Un problema annoso e, ammettiamo, scabroso. Portato avanti con pannicelli caldi, non è più procrastinabile dopo quanto è accaduto all'Estoril, quando il pronunciamento dei piloti, che nella totalità si rifiutarono di partire, costrinse la CIK a tirare i remi in barca, mettendo fine una buona volta per sempre al suo andazzo d'innovare e improvvisare gara per gara un qualche correttivo, il più delle volte fatto su misura.

Il clima freddo dell'Estoril, e le ventate dell'Atlantico, aleggiavano a Parigi. Una CIK riflessiva, non più un Benoit ed un Alazard, il primo in funzione di «enfant terrible» e l'altro tecnico del suono, ma un consesso responsabile che vuole finalmente conoscere, sia pure tardi, se effettivamente è obiettivo il rilevamento ed in quali condizioni tale obiettivo è rispondente. Una CIK che si è premurata di avere presenti degli esperti, una CIK che ha richiesto delle responsabili relazioni di tecnici per risolvere una volta per sempre l'elemento disturbatore di ogni prova ad alto livello.

La decisione invero, oltre ad essere tardiva, è a nostro parere pretestuosa, perché quello che i tecnici potranno dire e quello che le sollecitate relazioni potranno asserire, lo si sa di già! Infatti sono tante e poi tante le condizioni tecniche ideali per una conformità di rilevamento dei phon, più che è umanamente impossibile poterle avere per un lasso di tempo più o meno prolungato, quanto

ne occorre per rilevare i tempi di un centinaio di conduttori, sempre nelle condizioni ideali. E' un voler nascondere la testa nella sabbia ed arrivare a Wholen, il maggio 1975, con un nuovo pronunciamento, questa volta delle squadre.

Il problema, invece, ha ben altra soluzione, ma contrasta la mentalità dei componenti della CIK che non intendono, nel modo più assoluto, arrendersi a quelle che sono le logiche e pratiche soluzioni prospettate dai costruttori di motori, cioè: marmitte omologate con precisa regolamentazione, elevare di due o tre decibels il limite odierno. Poi drastici come si desidera.

Ripetiamo che la rumorosità è da contenere per quanto possibile, almeno in quelle nazioni che hanno difficoltà con le autorità. Anche se tanto non è più vero perché ci consta che ultimamente a Wholen, nella silenziosa Svizzera, durante il Campionato elvetico non c'è stato alcun rilevamento dei phon e si è corso in «libera suonata». Ci sa inoltre dire la CIK a chi dà fastidio la rumorosità di 96 decibels quando si corre all'Estoril, a Nivelles, al Paul Ricard, a Varano, a Magione, cioè su autodromo? A chi dà fastidio quando si corre su piste come Wholen, Jesolo, Roma ecc?

Un po' più di pacata riflessione ci vuole per giungere ai 96 decibels ed alle marmitte omologate. Se si vuole però già mettere in non cale la stagione invernale 1975, non resta che attendere studi già fatti ed esiti di esperienze già negative.

Come si vede è stata solo fugace la riflessione, anche se il pronunciamento dei piloti all'Estoril potrebbe avere un seguito dannoso per lo sport. E' una miccia innescata, sarebbe delittuoso non spegnerla in tempo. I piloti hanno ribadito in Portogallo che intendono rispettare la regolamentazione, ma non quella non attendibile, frammentaria e di gara in gara manomessa ed hanno anche fatto capire a chiare note, che le gare devono essere condotte da ufficiali di gara che non siano anche legiferanti, prima, e risolutori di reclami dopo!...

## La sorte della F. 4 K si decide a Bologna

ROMA - Un Campionato Italiano, quello della Formula 4 - K250 formato ridotto più che negli anni precedenti. Un calo d'interesse sportivo veramente dissacrante, appena sedici i piloti saltuariamente presenti, 42 le presenze complessive su sette gare. La Formula K 250 è veramente al redde rationem. Un sondaggio obiettivo dove poter decidere se continuare o meno. Pensiamo però che gli stessi piloti non sanno ancora quello che vogliono. E' infatti emblematico che si parli di motori da 350 o persino da 500 così a cuor leggero, quando poi, vedi caso, è comparso sul mercato un motore nazionale veramente competitivo, come il Guzzi 250 cc, che si è assicurato i primi tre posti in classifica nel campionato. Inutile poi aggiungere che parlare di motori da 350 o 500 cc è tutta una nuova formula da lanciare, tanti problemi da superare, tante difficoltà da affrontare.

Nell'ambiente si parla da troppo tempo superficialmente di iniziative audaci da strabiliare che ad ogni primavera fanno la fine della neve al sole. Siamo al momento della concretezza, le chiacchiere non valgono più. C'è solo purtroppo la carenza dei costruttori, perché non può essere tale chi nel presentare un prototipo e nel dichiarare che dieci vetture senza motore e gom-

me è in grado di approntarle in poco tempo, all'atto pratico le vuole prima vendere e poi iniziare la costruzione. Ci si è resi inoltre conto che le vetture in ordine di marcia costano non meno di 2 milioni e 500 mila lire!

Il Convegno del K 250 stabilito a Bologna dalla Federazione per il giorno 8 dicembre, dovrebbe essere una volta per sempre risolutivo. Speriamo solo che ancora una volta la F. 4 non voglia mordersi la coda.

### Classifica assoluta Campionato Italiano Formula 4 K 250

1. Italo IDER	p. 51
2. Sabino LOSCO	19
3. Vito MAIOLINO	18
4. Claudio PAGINI	14
5. Paolo GHERGO	13
6. Ulisse IDER	12
7. Alvaro GHERGO	8
8. Vincenzo LA RUSSA	8
9. Massimo BURATTI	6
10. Calogero VANARIA	6
11. Giuseppe GALIMBERTI	5
12. Silverio GALVAGNI	5
13. Adriano BERGONZONI	3
14. Maurizio MARINO	3
15. Mario FADANI	2
16. Loris CAGNONI	2

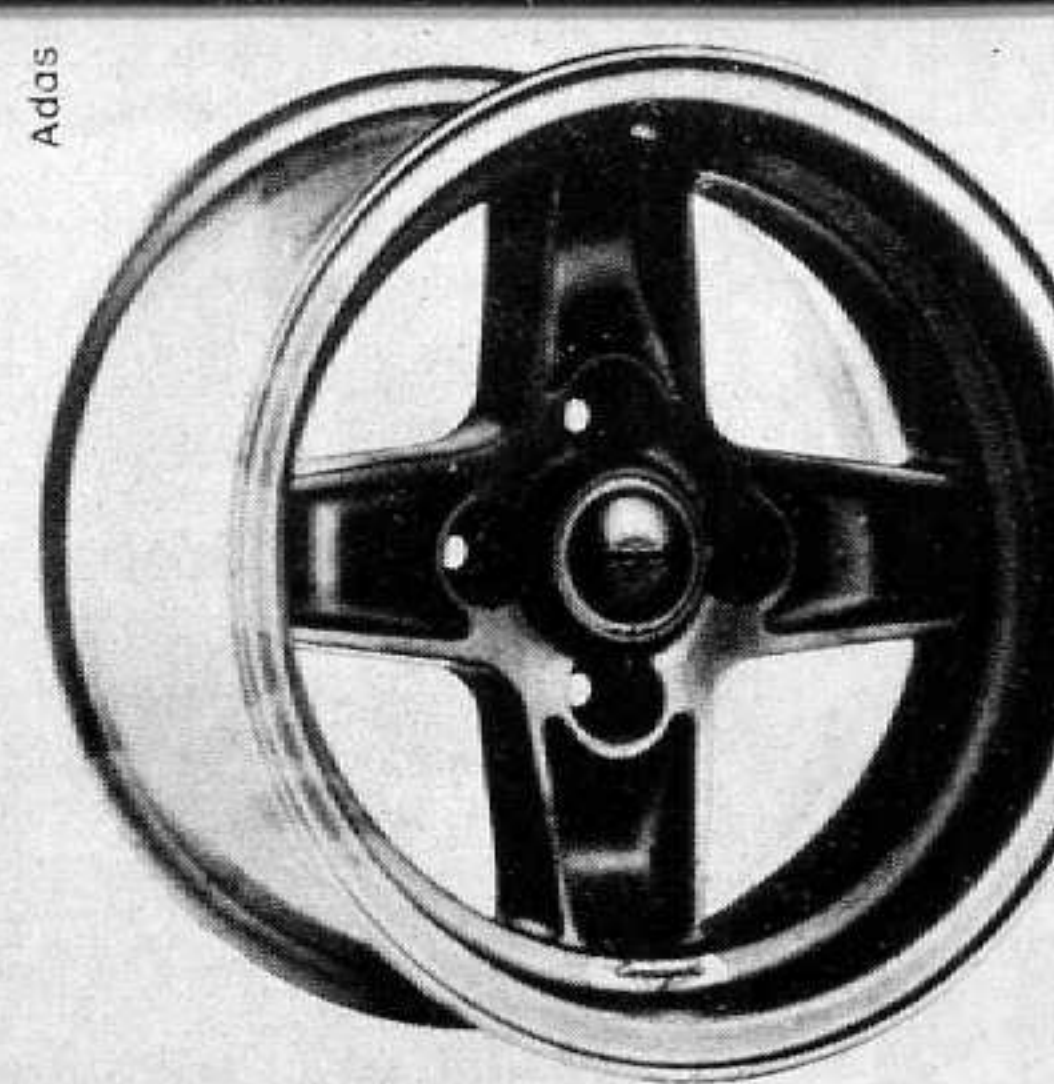
● Indetto dalla Federazione Italiana Karting, il giorno 8 dicembre 1974, a Bologna, presso l'Hotel Garden, si svolgerà il Convegno dei conduttori di vetture Formula 4, K250, per decidere sulle prospettive e l'attività sportiva 1975.

Per indire il convegno, la FIK ha inoltrato a tutti i piloti ed ai costruttori una lettera del seguente tenore:

«La stagione sportiva della Formula K 250, testé conclusa, non è stata a nostro parere particolarmente brillante, ancor più se si considera che sono venuti totalmente a mancare i presupposti d'inizio stagione e già programmati per un suo rilancio.

«Realisticamente bisogna ammettere che la Formula pur nella sua validità agonistica e propedeutica è decisamente ad un bivio.

«Il Convegno di tutti gli interessati, che la Federazione indice per il giorno 8 dicembre 1974, per le ore 9, a Bologna presso l'Hotel Garden, via Lame 106, tende proprio alla disamina dei problemi inerenti la Formula, l'esame delle prospettive future, eventuali modifiche regolamentari, oltre che discussione di quanto dal Convegno potrà scaturire di nuovo e di probante».



### Ruote speciali in lega superleggera di Elektron

È su quattro ruote che una macchina deve correre, bloccarsi nel più breve spazio, sgusciare fuori dalle situazioni più critiche; che deve stare in strada, a tutti i costi. Per la massima garanzia di sicurezza abbiamo creato una gamma di ruote dal disegno perfetto, realizzate in lega speciale superleggera di Elektron (e non in alluminio): le più leggere, le più resistenti, che vi offrono maggiore accelerazione, frenata più potente, superiorità, massima equilibratura, e minor usura dei pneumatici.

*Campagnolo*

Brevetti Internazionali S.p.A.  
Vicenza

SICUREZZA

L'ultimo BOOM-USA è



quello delle corse elettroniche

A destra, un «pilota» alle prese con il riproduttore elettronico «Formula K»: sul video, è riprodotta elettronicamente la pista che deve essere percorsa da un'auto pure creata elettronicamente

# Il flipper da FORMULA 1

Il periodico americano ROAD & TRACK, riferisce di una nuova moda di... corse automobilistiche. E' un gioco-scuola che conosce un momento di boom. In Europa c'è già chi ha importato l'idea al Racing Show londinese di gennaio '75: è la GRD che, non riuscita a portare avanti felicemente la sua produzione di monoposto da corsa, ha pensato di lanciarsi in questo filone dei «simulatori di guida», per le CORSE ELETTRONICHE. I flipper hanno comunque le ore contate. Questa è certo l'era dell'elettronica perciò non stupisce che la tecnologia dell'era spaziale si sia infiltrata nell'industria delle macchine destinate allo svago. Il flipper tradizionale potrà ancora essere il monarca, ma la sua posizione è minacciata. Oggi nessun piccolo bar che valga una cicca è privo di uno dei nuovi giochi elettronici in cui l'azione si svolge su un video incorporato (TV per la gente antiquata). I giochi sono varianti del ping-pong, dell'hockey, della pallavolo e altri. Adesso c'è anche quello delle corse automobilistiche!

Kee Games, di Santa Clara, California, costruisce negli USA appunto un gioco di questo tipo che si chiama FORMULA K. Il giovane presidente della società, Joseph Keenan, era parte della industria dei computers aerospaziali, come pure i suoi tecnici. «Preferiscono utilizzare le loro cognizioni sui computers per fabbricare giochi piuttosto che bombe» dice.

La Formula K è a dir poco straordinaria. Da un punto di vista tecnico, basti dire che dentro la macchina c'è un piccolo computer capace di «maneggiare» 16 mila informazioni. Questo computer, insieme con circuiti stampati e altri dispositivi elettronici, crea un gioco sofisticato e interessante. Sul video c'è un circuito stradale, la cui sagoma è indicata da linee parallele tratteggiate.

## «Linee» che scottano

Il circuito non è disegnato sul video, si tratta di un'immagine elettronica. C'è poi anche una vettura di formula creata elet-

tronicamente. Il concetto consiste nel guidare la macchina attorno al circuito senza toccare le linee tratteggiate che contrassegnano il bordo della superficie stradale. Se si tocca una delle linee la vettura esce di pista. Questa macchina ha una trasmissione a tre velocità — più retromarcia — e si deve passare dalle basse alle alte perché la vettura raggiunga la velocità massima, oppure si deve passare a marce più basse — come accade sulle vetture vere — per aiutarsi ad abbordare le curve. C'è naturalmente anche un pedale del freno. A tutto ciò si accompagnano rumori molto realistici, quando



si accelera, o quando le marce salgono o scendono, e non manca un rumore stridente di pneumatici nelle uscite di pista. E non basta. E' possibile fare «effettuare» alla vettura derapate controllate sulle quattro ruote o farle assumere posizioni per traverso, ammesso che sia questa la vostra tecnica in curva!

## 500 lire per girare

Per 75 cents (diciamo 500 lire) si può disporre di 1'16" in pista, e si può a volontà giocare per segnare dati tempi sui giri o per

ottenere punti: 10 per ogni giro completato. Keenan ha mandato una delle sue Formula K alla redazione di Road & Track e il successo è stato immediato. Si tratta di macchine costruite per bar e centri di svago e Keenan le vende ai distributori i quali, a loro volta, le vendono a chi le piazza nei bar o altrove. Per i «piazzi» americani il prezzo è di dollari 1795 la macchina, ma Keenan dice che per un privato che la comprasse dalla fabbrica il prezzo sarebbe notevolmente inferiore. Al caso occorre mettersi in contatto con Keenan, 330 Mathew Street, Santa Clara, California 95050.

# ASA

## racing line

Equipaggiamenti completi per piloti da corsa, sedili anatomici, tute ininfiammabili, guanti, calze, sottotute, occhiali, caschi, visiere, stemmi in tessuto, volanti. Magliette e foulards con stampa indelebile, giubbetti, borse, ombrelli, strumenti speciali

DISTRIBUTORE **L'AUTOACCESSORIO** di MILANO



Ariston il casco

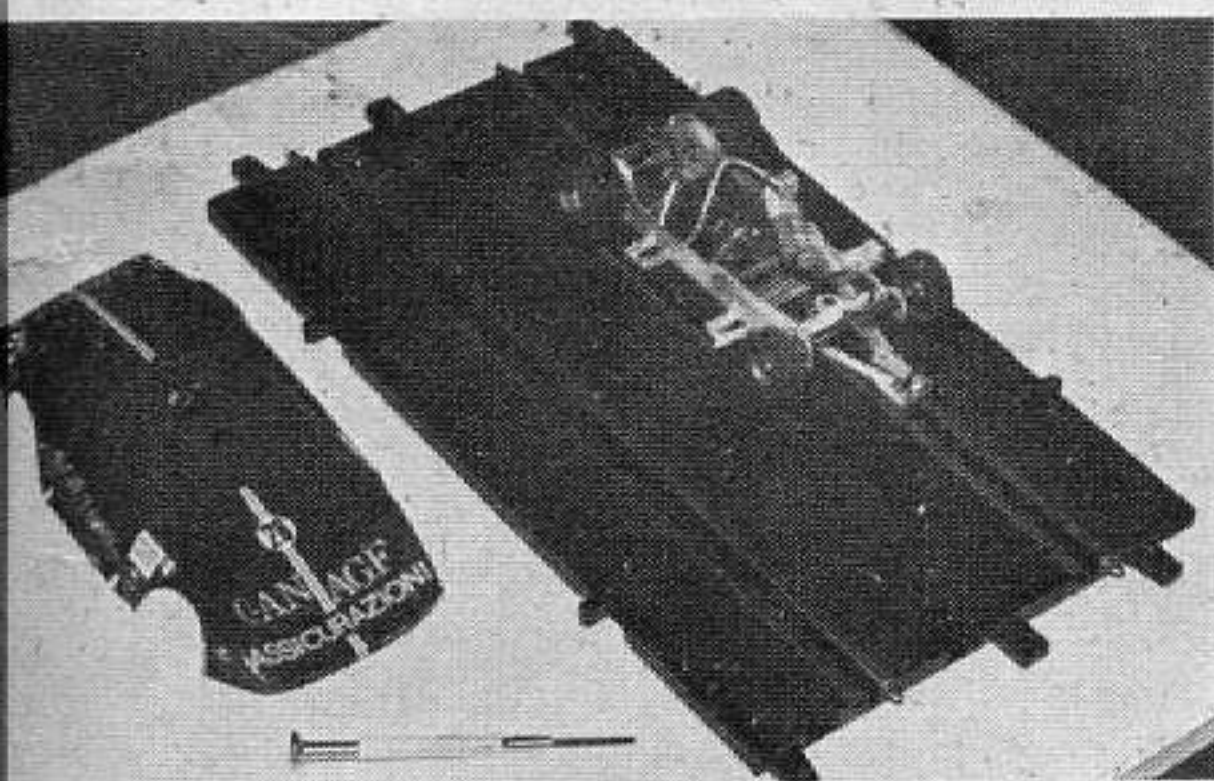
La sicurezza di questo casco è data dai materiali impiegati, la calotta è tutta in Makrolon Bayer e l'imbottitura è molto accurata, in modo da conferirgli eccezionali caratteristiche di resistenza abbinate ad una notevole leggerezza. Lo styling di cui è caratterizzata l'estetica è dovuto a un design che rispecchia le mutate ed attuali necessità di sicurezza e comfort. Questo casco ha superato le più severe prove da parte di appositi Istituti Tecnologici europei e d'oltre oceano. Contenuto in elegante borsa è in commercio nelle misure 56/57 - 58 - 59 - 60 e nei colori bleu, rosso, bianco, arancio, nero, giallo. Disponibile anche nella versione Jet.

A proposito  
della PISTA-TIPO

## I ragazzi romani incitano

Poche novità slot, anzi nessuna, questa settimana, ma non per questo la rubrica tace. Ci piace, infatti, riportare per intero la lettera che **PAOLO BERNABEI**, il « portavoce » dei primatisti ufficiali romani, ci ha inviato per rettificare alcune inesattezze relative ai dati della pista da loro usata per il record e da noi indicata come eventuale pista-tipo, e per scusarsi delle « gratuite » affermazioni affioranti, qua e là nel rapporto ufficiale dell'impresa.

Ma ecco cosa dice Bernabei: « Caro AUTOSPRINT, sono Paolo Bernabei, il "portavoce" del gruppo di ragazzi romani detentori dei primati slot sulle 200 e 250 Miglia, e, avendo appreso sul Vs, settimanale la proposta di fare del nostro circuito il tracciato-tipo per i prossimi tentativi di record, Vi scrivo per correggere un errore da noi commesso nella riproduzione su carta della nostra pista: difatti, i due rettilinei comprendenti il curvone da 120° posto poco prima del traguardo, non sono costituiti da tre elementi ciascuno bensì, rispettivamente, da quattro e da due elementi diritti; comunque, onde favorire coloro che volessero ufficialmente insidiare i nostri primati, ripeto l'



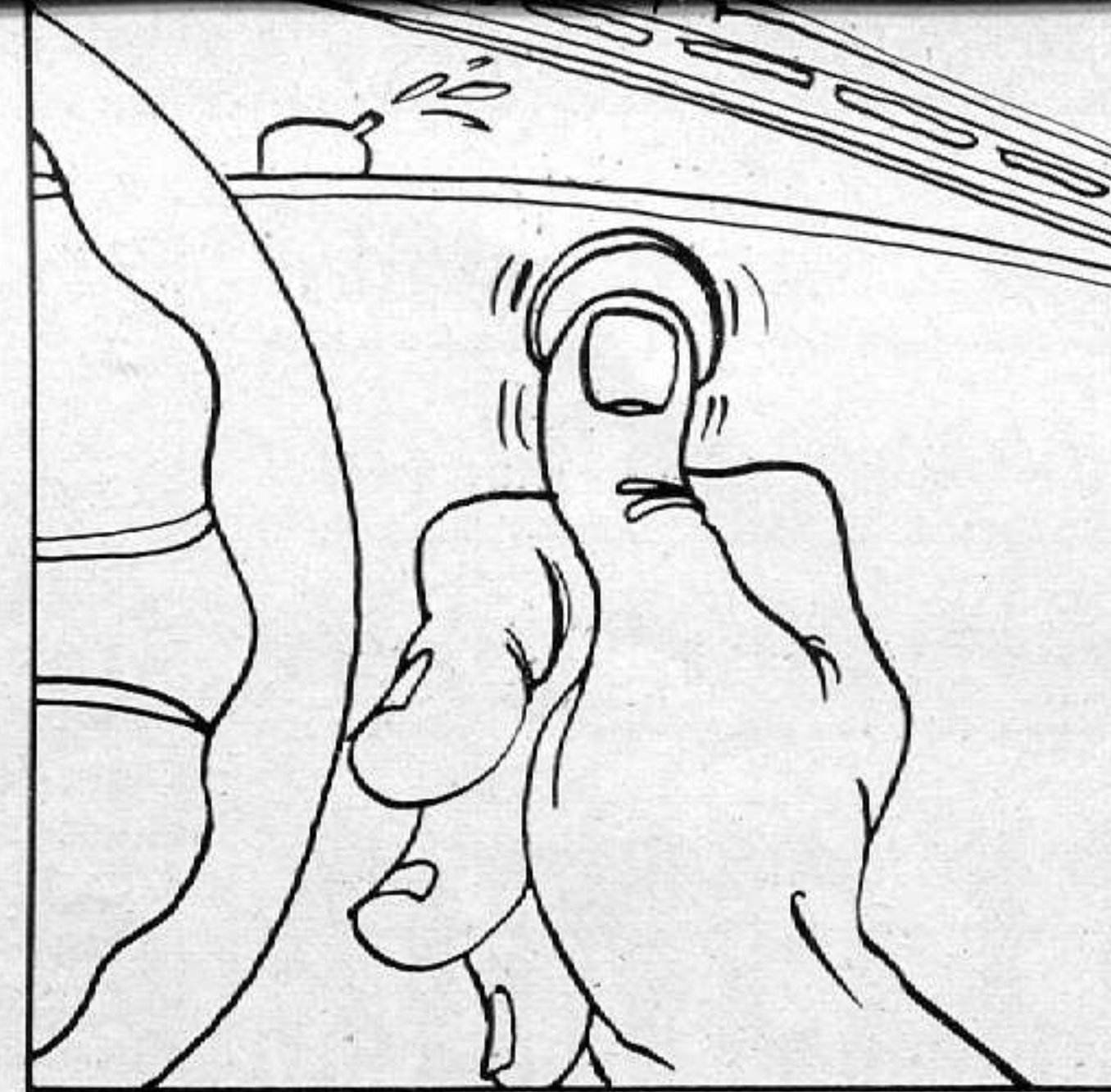
ordine di montaggio dei vari pezzi della pista, a partire dal lungo rettilineo:

10 rettilinei m. 3,030, 3 curve da 60° esterne (paraboliche) m. 0,915, 2 rettilinei m. 0,606, 3 curve da 30° interne m. 0,615, 4 rettilinei m. 1,212, 5 curve da 30° esterne m. 1,275, 2 rettilinei (di cui uno era contagiri) m. 0,606, 1 curva da 30° esterna m. 0,255 1 rettilineo m. 0,303, 3 curve da 60° interne m. 0,675, 3 rettilinei m. 0,909, 6 curve da 30° esterne (paraboliche) m. 1,410, 5 rettilinei m. 1,515, 1 curva da 60° esterna m. 0,320, 1 rettilineo m. 0,303, 1 curva da 30° esterna m. 0,255, totale m. 14,204. Scusandomi, anche a nome dei miei amici, per esserci lasciati prendere dall'euforia nella precedente lettera, e formulando i nostri più sinceri auguri di riuscita dei tentativi, agli altri appassionati delle slot, Vi inviamo i nostri più distinti saluti».

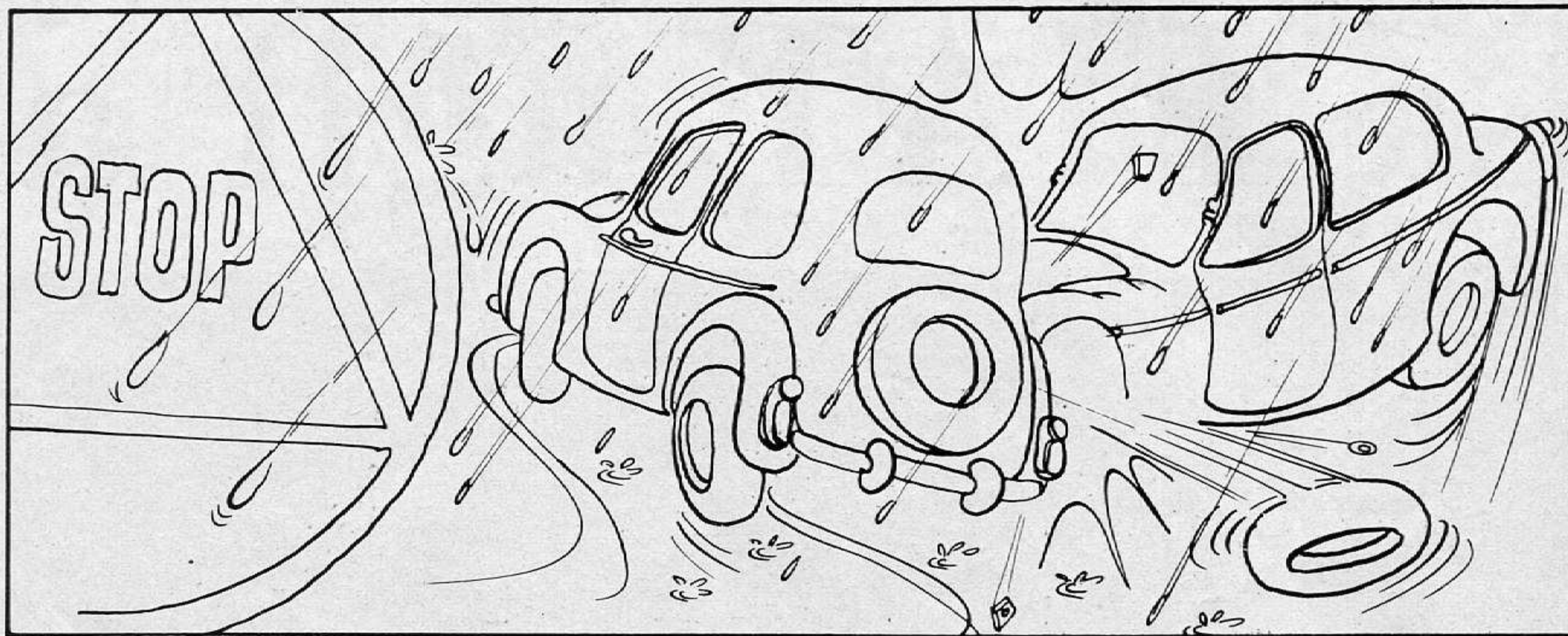
Paolo Barnabei

Via Bocca di Leone n. 90  
00187 ROMA  
socio n. 230

Siamo lieti di pubblicare questa lettera piena di « fair-play » nei confronti di possibili antagonisti e accontentiamo i ragazzi di Roma riproducendo anche la foto del « bolide » con il quale hanno effettuato la loro probante impresa.



Acqua e fango. La situazione ideale per giocherellare



invece di guidare!

# Meglio uno spruzzatore elettrico Isola



A portata di mano-sul-volante. Basta un minuto per sostituire lo spruzzatore elettrico Isola sui supporti standard della Vs/vettura, collegare l'elettropompa e inserire il pulsante, a scatto sulla leva del tergicristallo.

Un minuto, per anni di sicurezza. Richiedetelo al V/s Elettrauto.

auto-elettrocomandi

# isola

Distribuito da  
EURO AUTO S.r.l. distributori prodotti **isola elem stars cavis**  
10142 torino (italia) - corso francia 347 - tel. 796549

**Che cosa potrebbe nascondere la improvvisa RESA della dirigenza aziendale torinese ai Sindacati**

ROMA - Una specie di « santa alleanza » è stata concordata sabato, dopo 18 ore di discussioni tra la Fiat e la Federazione Lavoratori Metalmeccanici.

L'accordo è destinato a improntare il dialogo, certo più vasto e più complesso, che tra breve saranno chiamati a recitare la Confindustria e le centrali sindacali. Sulle prime l'accordo (vedremo più avanti di cosa si tratta) ha tutta l'aria del compromesso: appaga cioè le pretese dei lavoratori e soddisfa (qui sta la sorpresa) la Fiat. Qualcuno a questo proposito ha voluto mettere l'accento su voci e indiscrezioni che danno sempre per probabile il passaggio della Fiat in altre mani. Nella decisione dei fratelli Agnelli di sbarazzarsi del ramo ora secco (impegnati con l'IFI internazionale a cercare sbocchi editoriali) delle fabbriche di automobili impiantate in Italia, si cominciò a parlare proprio un anno fa quando le prospettive sul mercato erano

piuttosto nere. Questa intenzione spiegherebbe l'improvvisa rinuncia al « muso duro » mostrato con la decisione del ricorso drastico alla cassa integrazione. I sindacati ora hanno ottenuto tutte le concessioni possibili. E cioè:

- ① Ripristino dell'orario normale (40 ore settimanali) e rinuncia alla cassa integrazione;
- ② Istituzione di due ponti festivi: natalizio (20 dicembre - 13 gennaio) e pasquale (fine marzo) con salario garantito al 93 per cento;
- ③ Blocco dei licenziamenti per tutto il 1975;
- ④ Graduale limitazione del lavoro straordinario;
- ⑤ Partecipazione diretta dei sindacati nella programmazione-Fiat;
- ⑥ Controlli periodici congiunti degli « stock »; onde stabilire o meno eventuali riduzioni produttive.

# La FIAT agli arabi?



Alla periferia di Bologna, lungo la via Ferrarese, la Fiat ha affittato un'area per trovare spazio per un ulteriore « stoccaggio » di invenduto

TORINO - Ora anche il sindacato si è accorto della crisi dell'auto. Dopo tre mesi di « fuga dalla realtà » la situazione del mercato, divenuta ormai insostenibile, ha avuto la meglio sulle machiavelliche interpretazioni di parte. Tre mesi di « alta acrobazia » per dimostrare la non esistenza di un fenomeno con il quale ci si scontrava quotidianamente. La violenta recessione nel campo delle immatricolazioni, solo in parte attenuata nei primi mesi del '74 dal portafoglio di ordini acquisito nel '73, quantificata con ristretti margini di tolleranza dagli uffici commerciali delle Case veniva rifiutata. Si proponeva ad ascoltatori già « preparati » una differente interpretazione di quei numeri allarmanti, si faceva ricadere sui costruttori la colpa di fruire di una crisi da loro stessi voluta (per cattiva capacità manageriale o, peggio, con fini strumentali).

Ma il gioco non poteva andare avanti per molto. Era proprio la base operaia a rendere impossibile la prosecuzione di una « mistificazione » così evidente. Ed è stata la base, più direttamente

a contatto con la realtà della fabbrica, costretta ad attraversare ogni mattina i piazzali intasati dalle auto invendute, conscia di non trovarsi di fronte ad un miraggio, a sollecitare una soluzione della vertenza.

Al di là delle rivendicazioni con la Confindustria per il problema della contingenza c'era una cosciente presa di posizione verso una condotta al vertice che non accontentava più nessuno. Ed è stato proprio l'insuccesso degli scioperi organizzati la settimana scorsa che ha convinto il sindacato a ritornare sulle sue posizioni.

Sì, perché più che di « riapertura » della Fiat alle trattative occorre parlare di aumentata disponibilità sindacale. Una disponibilità rivelatasi persino eccessiva (e sospetta) quando il vertice operaio aveva accettato, senza porre condizioni, il cambio della sede delle trattative. Da Torino a Roma, a tutto favore della Fiat che poteva così condurre la discussione lontano dalla fabbrica e dai condizionamenti che ne potevano derivare. E così i 60 delegati si sono trasferiti nella ca-

pitale, consapevoli di non poter tornare a mani vuote.

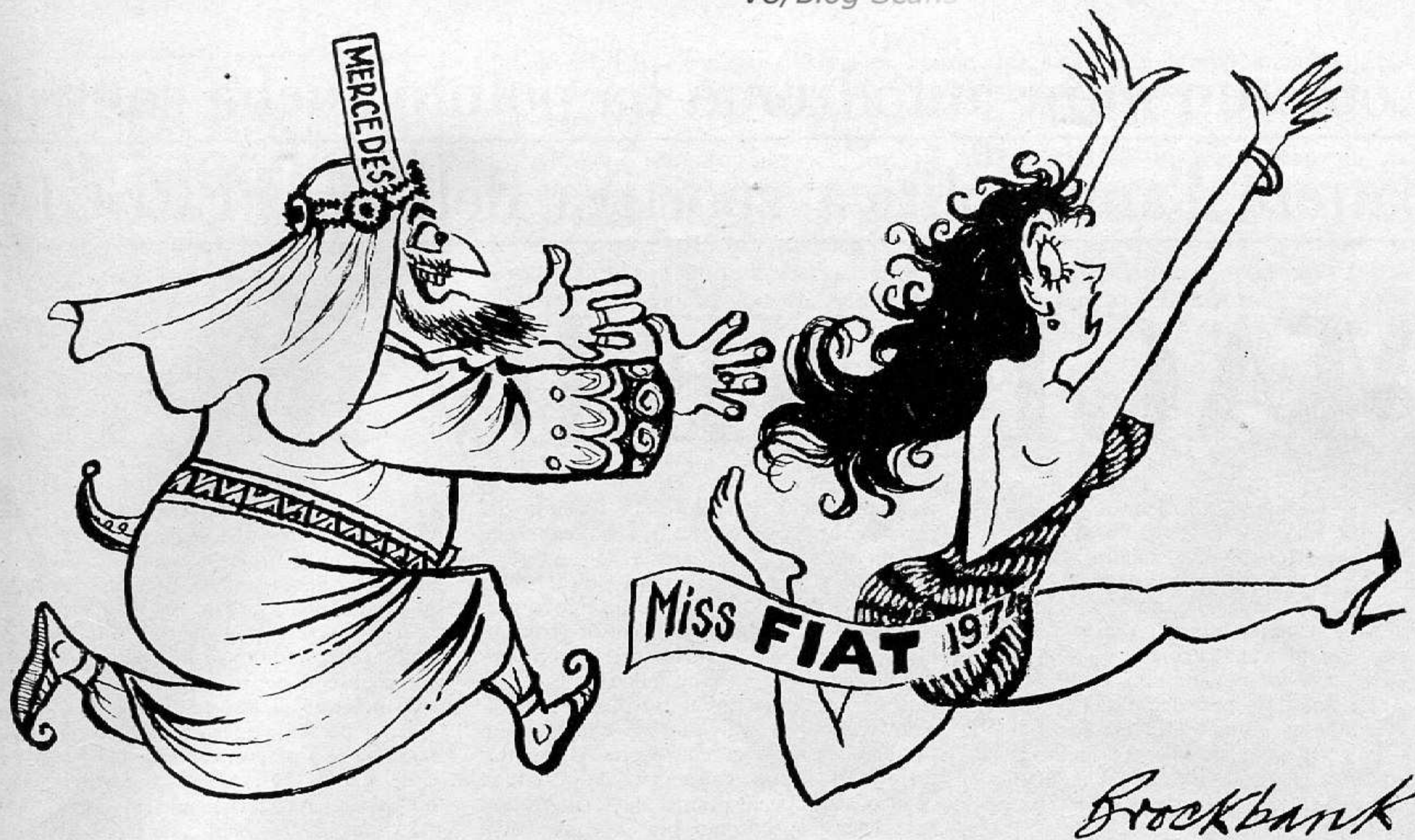
L'accordo è stato raggiunto. Ritirato il provvedimento di cassa integrazione e assicurata l'occupazione per tutto il 1975, è stato confermato il ricorso al lungo ponte natalizio (20 dicembre, 13 gennaio). I giorni di pausa verranno retribuiti con il concorso dell'azienda al 94,5 per cento del salario base. Calcolando che la produzione giornaliera di auto si aggira sulle 6.300 unità, l'interruzione della attività a fine anno consentirà di perdere 82.000 vetture che, sommate alle 75.000 non prodotte durante i 15 giorni di cassa integrazione dal 7 ottobre ad oggi, porterà a 161 mila vetture in meno in 28 giorni.

## La « verifica » operaia

Per quello che riguarda la partecipazione operaia alla gestione della Casa torinese si è raggiunto un accordo che prevede una serie di verifiche periodiche nel corso delle quali, col mutare

della situazione, si studieranno metodi appropriati per modificare i livelli produttivi, una verifica costante che Umberto Agnelli aveva instaurato (avendo gli azionisti come controparte) già il 14 aprile. Della necessità di un costante adeguamento della produzione alla mutevole situazione esterna ci si può rendere conto valutando gli « stoccaggi » della Fiat. E' una realtà che, nonostante i provvedimenti di cassa integrazione, (cui si sommano gli effetti dei numerosi scioperi organizzati alla media di 7 al mese) il numero delle auto invendute (circa 350.000) non è diminuito. La flessione della produzione, infatti, non è riuscita a tener dietro al pauroso calo delle immatricolazioni. Le vendite di vetture Fiat (sono dati riferiti al mese di ottobre) sarebbero diminuite del 60 per cento. Ci si sta avvicinando al pericoloso punto zero, il punto del « non ritorno » dove ogni politica di sopravvivenza della Casa torinese non potrebbe prescindere da un intervento economico esterno.

Una soluzione, d'altra parte, mai accantonata. Se mai cambia



L'improvvisa visita  
a MARANELLO  
del presidente FIAT

# AGNELLI ha messo sull'avviso il «DRAKE»

ROMA - Dopo l'accordo Fiat-Sindacati, si è notato che da parte ufficiale governativa, pur se nelle more del voto di fiducia, non ci son state espansive dichiarazioni di fiducia che in genere contraddistinguevano queste «vittorie dei lavoratori». Si aggiunga essere la prima volta che, in seguito alla crisi economica che ha coinvolto tre quarti del mondo industriale dell'automobile, una fabbrica non ha potuto decidere autonomamente quali provvedimenti adottare per far fronte alla congiuntura commerciale.

Dagli USA al Giappone, come in Francia, in Germania e Gran Bretagna non hanno potuto far niente per controbattere le decisioni padronali; in Italia certo la forza dei sindacati è tale che il loro potere contrattuale è capace di ottenere dall'industria sempre più spesso e più facilmente, però è proprio questa tranquilla reazione che stupisce nell'accordo-compromesso con la Fiat.

La Casa torinese, o meglio l'intero gruppo, pagherà a caro prezzo — si dice negli ambienti romani — il risultato ora raggiunto.

Qualcuno dov'è pur pagare il prezzo economico dell'accordo ma non si vede come possa essere giusto farlo ricadere esclusivamente sulla Fiat, come su tutte le altre Case automobilistiche nazionali.

A differenza delle voci torinesi su ulteriori inasprimenti anti-auto, forse è già scritto che il governo Moro venga in soccorso dell'industria dell'auto con quelle determinanti agevolazioni che possono ridurre almeno la pressione fiscale sull'automobile, ancora alla base dell'economia del nostro Paese, con 2 milioni di famiglie interessate.

Non potranno certo le «vendette» annunciate dal Presidente democratico del comitato dell'Economia nel Congresso americano far sparire con qualche violenta battuta sull'«Italia sprecona» questa realtà che tra l'altro ci è stata importata dal «way of life» americano. Ha detto mr. Reuss, contestando il piano Kissinger per un fondo di 25 miliardi di dollari pro-Paesi sconvolti dal «caro petrolio» da concedere anche a quegli spreconi «degli italiani che folleggiano sulle autostrade a 120 all'ora».... E' comodo dirlo adesso...

fin d'ora si prevedono razionamenti (pesanti) del carburante, aumenti del 20 per cento nelle tariffe assicurative. Tutti provvedimenti che avranno influenza negativa sulle vendite. D'altra parte il sindacato sembra ormai ben disposto, alla ricerca come è di un aiuto (anche padronale) per «rientrare» in fabbrica.

## E L'ALFA si allinea

Nello stesso discorso (e difficoltà) rientra anche l'Alfa Romeo; è sempre più difficile (e gli avvenimenti sindacali di questi ultimi giorni lo stanno dimostrando) fare un discorso separato per le due case (e forse il neo presidente Anfia ing. Bordini ne sa qualche cosa). La recente rottura delle trattative ad Arese sembra provocata su misura per cedere il passo alla Fiat in questo delicato campo. Sulla falsariga di quello che avviene a Roma si modella il comportamento di Arese.

m. c.

## SPECIALE AUTOSPRINT

MODENA - L'avv. Gianni Agnelli si è rivisto a Modena. Aveva fatto puntate, negli ultimi anni, sempre più frequenti, a Maranello e anche mercoledì scorso, non appena sceso dal suo aereo personale atterrato all'aeroporto di Bologna, accompagnato dal direttore della Filiale di Bologna della FIAT e dai suoi collaboratori, si è diretto a Maranello per una visita all'ing. Enzo Ferrari, suo socio e per un incontro, quale presidente della Confindustria, con gli industriali modenesi.

L'incontro con Ferrari è stato quanto mai cordiale e diremmo anche produttivo nel senso che la parte sportiva è stata se non al centro certamente un tema caro ai due protagonisti. Però qualcuno ha visto Enzo Ferrari un po' preoccupato «dopo». Si pensa che l'avv. Agnelli abbia messo sull'avviso il «socio» di quel che si stava preparando nel rapporto sindacale e sulle possibili «implicazioni» di questa resa. Un mutamento ai vertici FIAT cambierebbe certo molte prospettive del settore sportivo, pur col noto «vitalizio» da risolvere.

Rapida visita allo stabilimento e al reparto corse al quale l'avv. Agnelli è sempre molto interessato, poi l'ammiraglia del Presidente è entrata sulla pista di Fiorano dove gli è stata presentata la 312 T, reduce dalle promettenti prove a Val-lungia.

L'avv. Gianni Agnelli si è poi misurato sulla Ferrari BB percorrendo il tracciato che fra breve sarà completato da un anello speciale per prove di ammortizzatori e sospensioni. Ottimo pilota il presidente sulla BB, per quanto appaia chiaro che anche a un provetto di guida non sia sempre facile tenere a freno un bolide dai parecchi cavalli e dalle caratteristiche speciali.

Si sarà parlato certamente anche di produzione e della Dino 308 che sembra evitare in questo momento, gravi preoccupazioni. Degli stabilimenti emiliani la Ferrari non è certo quella che sta meglio. Si spera nel DINO 2000 con carrozzeria in vetroresina per uscire dal «buio» (un po').

Da Fiorano, l'avv. Agnelli si è portato alla FIAT Trattori, certo uno degli stabilimenti più efficienti se non il primo d'Europa. Qui le cose stanno andando bene dopo periodi di incertezza. Vi sono programmi di espansione dei quali riferimmo a suo tempo su AUTOSPRINT.

Ed ecco l'avv. Agnelli nella Modena-Centro Storico, in Via Ganaceto, nella sede della Camera di Commercio, Palazzo Gentilizio dei Marchesi Molza conservato alle sue bellezze storiche. E' stato zelo di qualcuno accennare al Presidente che proprio qui abitò Giuseppe Garibaldi il 13 novembre 1859 (e una lapide ricorda l'evento) «quando ai popoli dell'Emilia e della Toscana restituì in libertà e collegati a comune difesa porse soccorso del braccio invitto e del cuore».

L'avv. Agnelli si è incontrato con industriali di grosso calibro, coi medi e coi piccoli e non mancava anche qualche artigiano. Poi all'Accademia Militare, che ha sede nel Palazzo Ducale (purtroppo puntellato in qualche parte per temuti cedimenti del suolo dato il prosciugamento di acque che scorrevano nel sottosuolo), dove l'avv. Agnelli è stato accolto dal Comandante Generale Bardolini, (dopo Manfredo Fanti, fondatore della «Scuola Militare», è il secondo modenese a capo del glorioso istituto) che l'ha accompagnato attraverso il porticato e la loggia dell'Avanzini, illuminati da luci soffuse di grande effetto.

Il Presidente della FIAT è apparso commosso per queste accoglienze e dopo la sua conferenza nella quale non ha mancato di indicare quali sono state le carenze a livello politico che hanno determinato le attuali condizioni di crisi della economia, ha accennato ai suoi legami con l'Istituto Militare di Modena.

«Appartengo a una famiglia di ufficiali — ha detto — perché novant'anni fa mio nonno, il Senatore Giovanni Agnelli, frequentò questa gloriosa Accademia dalla quale è uscito come ufficiale di cavalleria».

Qualche anno prima del Senatore Agnelli era stato in Accademia un illustre torinese di adozione: Edmondo De Amicis che fu cadetto e poi ufficiale dell'Esercito.

Erano presenti il Prefetto Dr. Orazio Sparano, il Sindaco Bulgarelli, esponenti del mondo industriale modenese («la forza della industria italiana è soprattutto quella delle piccole e medie aziende — ha detto Agnelli — perché costituiscono anche numericamente la grande massa del potenziale produttivo»), ufficiali e cadetti. E' stato con questi ultimi che si è intrattenuto dopo che il generale Bardolini gli aveva fatto omaggio di una pergamena coi nomi di tutti i partecipanti allievi al Corso che frequentò il nonno, senatore Giovanni Agnelli.

Mario Morselli



## Come un mini-autodromo ha potuto anche contro- battere l'anti-politica sportiva dell'AC PERUGIA

# MAGIONE by night

**MAGIONE** - Il Giro dell'Umbria era una bellissima gara stradale organizzata fino ad una quindicina di anni fa ed in seguito spazzata via dalle arcinote restrizioni che hanno condizionato tutte le competizioni analoghe. Al giorno d'oggi nemmeno un bambino potrebbe pensare di rimettere in piedi l'affascinante corsa umbra, eppure — incredibile ma vero — l'allucinante proposta è partita addirittura dall'AC Perugia che, soprattutto per le pressioni del vice-presidente avvocato Minciaroni, non perde occasione per condizionare la politica sportiva locale con soluzioni demagogiche ed assolutamente al di fuori della realtà.

Tutto è cominciato poco più di due anni fa quando due importanti avvenimenti, pressoché simultanei, diedero una sterzata decisiva all'automobilismo umbro: la realizzazione dell'autodromo di Magione ed un radicale mutamento gerarchico, con la politica non certamente in veste di comparsa, in seno alle più alte cariche dell'AC Perugia. Sulle rive del lago Trasimeno l'iniziativa personale di alcuni privati dava vita ad un autodromo che in breve sarebbe diventato uno dei più attivi d'Italia e contemporaneamente l'ascesa al potere di Filippo Carpi de Resmini non tardava a farsi sentire: alla presidenza ed alla direzione del locale AC venivano chiamati uomini di sicura fede politica carpiniana, l'avvocato Mauri ed il dottor Lucenti, mentre la poltrona della vice-presidenza veniva occupata dall'avvocato Minciaroni che a sua volta non nascondeva le proprie simpatie per l'estrema sinistra.

Il dialogo fra le due organizzazioni si rivelò subito impossibile sia perché l'AC avrebbe gradito dividere gli onori derivati dall'autodromo senza sobbarcarsi gli oneri ma soprattutto perché il vice-presidente, vero accentratore a factotum, contestava la politica sportiva di Magione e si rendeva autore di una serie di proposte che con la realtà concreta delle corse avevano ben poco a che fare. Al grido di «Basta con l'automobilismo di élite», iniziava una vera crociata contro le gare in pista ritenute un feudo dei ricchi e degli snob, e cercava la simpatia degli sportivi umbri promettendo un ritorno alle gare stradali (!) che, sempre secondo l'avvocato Minciaroni, nella loro spontanea semplicità sarebbero state più vicine all'automobilismo di massa.

Per fortuna i piloti si rendevano subito conto che simili idee erano adatte soltanto per gettare un po' di fumo negli occhi a qualche sportivo scontento.

Questa volta venivano presi di mira i prezzi dei biglietti di Magione (in realtà sempre bassi) e cercava altri appoggi promettendo una serie di gare con accesso libero per il pubblico. Questo quando l'AC Perugia ufficialmente si pavoneggia con l'organizzazione delle gare in salita di S. Giustino e Gubbio (in realtà sono le Pro Loco locali che mantengono in vita le due cronoscalate e l'AC se la cava con il modesto contributo di mezzo milione a gara), dove non soltanto gli spettatori pagano il biglietto ma vengono offerti anche dei cospicui ingaggi ai piloti delle sport.

Naturalmente in mezzo a tante inutili chiacchiere le corse dell'AC (e di tutti gli altri AC limitrofi) sono sempre rimaste lettera morta a Magione ma forse il direttore di gara Berardi ha finalmente trovato il sistema per fare cambiare idea ai dirigenti super-idealisti. Recentemente l'avvocato Minciaroni è stato invitato ad assistere ad una gara e si è avuta la dimostrazione pratica dell'assoluta mancanza di competenza e conoscenza dell'ambiente sportivo che muoveva la politica del vice-presidente.

Infatti quando Minciaroni si rendeva conto di persona che molte macchine presenti erano tenute in vita più dalla passione che dalle possibilità finanziarie e che tra i piloti vi erano moltissimi giovani con tute da quattro soldi e che non avevano certamente un aspetto da gentlemen nullafacenti; doveva per forza ammettere che anche la pista era popolarissima tra i praticanti dell'automobilismo.

Ora a Magione cantano un po' vittoria e sono certi di vedere il loro AC come organizzatore nell'autodromo del Trasimeno. Forse sarà possibile ma sembra comunque che i soliti dirigenti vedano volentieri un abbinamento sportivo con il festival dell'Unità. Non molto di cambiato insomma.

**MAGIONE** - Lo hanno definito l'autodromo della passione e crediamo che fra le tante sia l'etichetta che meglio si addice agli instancabili organizzatori di Magione approdati agli impegni automobilistici più gravosi certamente più per hobby ad alto livello che per un calcolato disegno speculativo. Ce lo ha confermato lo stesso Lorenzo Rondini, presidente della Scuderia Carpine e guida della piccola pattuglia di sette azionisti che tre anni fa ha preso la decisione di trascorrere in un modo un po' diverso una decina di domeniche all'anno.

«Certo! — ribadisce il giovane presidente — L'autodromo e le corse sono state soltanto una conseguenza abbastanza logica delle interminabili discussioni automobilistiche che animavano la nostra passione sportiva. Siamo appassionati di corse, ci siamo detti, vediamo di viverci in mezzo più direttamente. Dobbiamo però precisare che è stato possibile arrivare fino a questo punto anche con la collaborazione di tutti i "patiti" della zona che non hanno esitato a darci una mano: commissari di percorso, tecnici e sportivi, addetti vari, impiegati, la più parte sono soltanto appassionati che forniscono la loro opera gratuitamente. Da parte nostra ce la mettiamo tutta per migliorare sempre le manifestazioni preoccupandoci soltanto di non rimetterci. Ecco, pareggiare i conti è il nostro obiettivo. Questa è la nostra "speculazione" ed aggiungo anche che abbiamo calcolato il tempo necessario per rifarci delle spese sostenute nella costruzione: se tutto va bene ci vorranno 20 anni esatti!»

E crediamo che saranno venti anni di corse perché, nonostante le burrasche delle ultime due gare, i piloti calano ormai volentieri a Magione, dove l'organizzazione non è mai schierata sulle oltranziste posizioni burocratiche che caricano di elettricità l'ambiente di tante gare italiane. A Magione d'altronde la ricerca del successo è basata anche sui piccoli particolari: per questa ragione recentemente è stata costruita (come c'è solo a Monza, in Italia) una torretta in ferro per permettere ai fotografi di lavorare a proprio agio e fra poco resterà solo un ricordo quel

leggero disagio dei piloti che uscendo dal parco chiuso ostacolavano i colleghi che si recavano in pista, grazie ad una serie di lavori che muteranno un po' il volto dell'autodromo. Verrà creato un nuovo parco chiuso al di fuori della pista sfruttando lo spazio che attualmente è occupato dal posteggio per il pubblico e vi si accederà direttamente dal rettilineo del traguardo con una nuova strada che dividerà in due la collinetta che ospita gli spettatori. Inoltre con l'appoggio del Comune di Magione che ha capito quale importanza rivesta l'autodromo per la zona, verrà aperta una nuova strada che raggiungerà la provinciale sostituendo l'attuale scomoda «carrareccia».

Non saranno d'altronde gli unici lavori intesi a valorizzare l'autodromo del Trasimeno che, comunque, almeno per il momento, non dovrebbe subire il pronostico allungamento. «La questione è dibattuta tra tutti i soci — spiega ancora Rondini — C'è una forte corrente che vorrebbe portare l'autodromo a 2600 metri secondo un progetto che già esiste e che prevede il proseguimento del rettilineo oltre la curva Dreher, una parabolica piuttosto ampia di ritorno ad una "esse" velocissima poco prima di rientrare sul rettilineo del traguardo. Sarebbe bello ma la necessità di dover caricare le spese previste per i servizi credo che finirebbe per compromettere quell'equilibrio che abbiamo raggiunto dopo due stagioni».

Forse non lo allungheranno ma l'impianto verrà dotato di illuminazione permanente per garantire una serie di gare estive in notturna da svolgersi nei prossimi anni. «Questo senz'altro. Fra poco inizieremo ad installare una serie di riflettori e fra non molto spero di mettere in piedi un vero e proprio campionato estivo». Ancora una volta dunque la politica del «realismo» degli organizzatori magionesi ha trovato uno sbocco pratico perché ci spiega Rondini: «Fin dall'inizio abbiamo cercato di sfruttare al massimo le attività imprenditoriali di tutti i soci. E' un sistema forse patriarcale ma è l'unico che ci possa permettere una certa tranquillità: se dovessimo sempre rivolgerci a fornitori esterni avremmo chiuso prima ancora di

cominciare. Per l'illuminazione la storia è semplice. Uno dei soci aveva una cinquantina di pali in cemento, avanzo di un certo lavoro, e li abbiamo dirottati nell'autodromo. Questo criterio è un po' il nostro segreto ma purtroppo la maggior parte degli autodromi italiani non possono seguire il nostro esempio che è valido solo nel caso di una gestione famigliare».

Ecco perché a Magione non fanno una tragedia se i previsti contributi della CSAI e del CONI per i nuovi autodromi restano ancora avvolti nel mistero nonostante sia Rogano che Saliti abbiano assicurato che l'autodromo è nella lista. «Di più! — ribadisce il presidente della Carpine — Se il contributo significherà anche la privazione di una parte della nostra assoluta libertà, dico fin d'ora che siamo disposti a rinunciare: compromessi a Magione non dovranno essercene mai. Qualche cosa di simile è accaduto con l'AC Perugia che in cambio di alcune gare che avrebbe organizzato nel nostro autodromo pretendeva di entrare in qualche modo nella gestione. Abbiamo tenuto duro rifiutando qualsiasi forma di compartecipazione e forse nel '74 vedremo il nostro AC come organizzatore a Magione, ma libero ed autonomo. Ripeto che accettiamo soltanto gli aiuti di chi ci permetterà sempre la libertà di azione, come il Comune di Magione, la Pro-Loco ed i vari enti che ci hanno appoggiato. Per fortuna infatti non sono state poche le industrie locali che hanno capito quale valido veicolo pubblicitario sia una gara di automobili e dunque ci hanno sponsorizzato senza difficoltà anche se la cifra richiesta non era in verità molto alta ed in pratica corrispondeva al rimborso dell'assicurazione».

E che i privati a Magione si muovano ormai volentieri con iniziative nuove lo dimostra il progetto di un agricoltore che fin dall'inizio ha sempre affittato la propria casa (o meglio la propria aia) ai piloti che cercavano un garage, inesistente nelle immediate vicinanze. In vista della prossima stagione l'intraprendente lavoratore della terra trasformerà parte del cascinale (a 200 metri dalla pista) sloggiando dalle stalle il bestiame per permettere il ricovero dei bolidi da corsa.

## Accontenta i PILOTI F.3 la pista-tascabile

**MAGIONE** - «Ci saranno dieci milioni di danni fra tutte le macchine incidentate. Evidentemente la pista non è adatta alla F.3». Con buona pace dei pochi che dopo l'esperimento sulla pista nuova, sostenevano questa tesi possiamo al contrario affermare, grazie al parere raccolto tra tutti i piloti più in vista, che il piccolo autodromo di Magione superò brillantemente anche quella prova. Il tracciato breve e tortuoso non ha presentato problemi (a parte i rompicapo per gli assetti ed i rapporti) ed il rebus dei sorpassi si è rivelato inesistente grazie anche ai volenterosi commissari di percorso responsabilizzati ed istruiti a dovere dal direttore di gara. Incidenti, è vero, ve ne sono stati.

Comunque, a parte il pericolo limitato a causa della bassa velocità, trovano tutti una logica spiegazione che non chiama in causa l'autodromo. D'altronde si sono viste «ammucchiate» ben più gravi anche in piste dalle caratteristiche opposte come è il caso di Monza. Più discutibile invece l'incidente che ha visto protagonista Roberto Manzoni. In effetti la Brabham BT 41 del segretario dell'Associazione Piloti di F.3 si è infilata sotto

il guard-rail perché nell'impatto ha ceduto un bullone che sosteneva la fascia elastica inferiore.

Gli organizzatori della Scuderia Carpine sostengono che proprio per scongiurare guai peggiori nel caso di simili eventualità erano state poste numerose balle di paglia all'interno del guard-rail. Proprio queste hanno sicuramente scongiurato il peggio pur se la fascia elastica superiore non era propriamente a distanza di sicurezza dall'abitacolo della Brabham.

Quella di Magione è la pista italiana che consente le medie più lente alle F.3. Per le altre mini-piste italiane non vi sono dati sicuri anche se tempi più che ufficiali dichiarano una media di circa 118 kmh. per il «piccolo» di Vallelunga e di circa 128 kmh. per Varano. A Magione invece la media ha di poco superato i 108. Il sistema più sicuro per verificare la validità della pista umbra era comunque quello di chiedere il parere ai piloti. Ecco come si sono espressi.

**COLOMBO**: «Tra le piste corte è forse la più intelligente. E' un po' lenta ma ha il vantaggio di fare emergere le doti

di guida. Qui il motore conta fino ad un certo punto».

**FRANCISCI**: «Indubbiamente è carina. Ha anche il grosso vantaggio di non fare perdere molto tempo con gli assetti. Esige una guida molto pulita e poco improvvisata».

**GHINZANI**: «Mi è sembrata valida fin da quando corsi con la F. Italia. Non esistono grossi problemi per la F.3».

**GIORGIO**: «E' una buona pista, peccato però quel brecciolino... Chi guida emerge anche se si sente un po' la mancanza della vera curva selettiva».

**MARTINI**: «Sarà che non sono più abituato alle piste corte ma questa mi sembra un po' troppo tascabile».

**PESENTI**: «E' senz'altro bella. Sarebbe perfetta se fosse un po' più lunga. Mette in evidenza le doti di guida e fa passare in secondo piano il motore».

**SPREAFICO**: «E' una pista disegnata con intelligenza. Anche i sorpassi, tutto sommato sono un problema superabile. Per il pilota poi è veramente divertente perché non c'è mai respiro».

**Daniele Buzzonetti**