

3 iniziative **AUTOSPRINT**



Questa PANTERA DE TOMASO, nuova di zecca, che ora è esposta alla Concessionaria Abarth di Bologna e che compirà il giro d'Italia, nelle maggiori città per propagandare il nostro concorso, è il primo premio dell'imminente totoSPRINT. Sarà un pronostico legato alla sfida tra i più grandi campioni di automobilismo di tutti i tempi. Una sfida, come sapete, legata al « computer » che elaborerà imparzialmente i dati tecnici ed agonistici di ogni pilota, valutandone ogni caratteristica e dando poi il risultato. La sfida ha come teatri ideali, oltre al circuito di MONZA, il cui risultato è noto, quelli di MONTECARLO e del NURBURGRING. In attesa della prima scheda del totoSPRINT potete già iniziare lo studio di come si arriva alle valutazioni di merito del « computer ». Per esempio comparando i risultati del G.P. di Monza di tutti i tempi, con quelli che leggerete via via su AUTOSPRINT, relativi alle prove mondiali 1973.

La caccia alla PANTERA è aperta.

« Viaggiare con AUTOSPRINT » è uno slogan che siamo costretti ad adottare viste le risultanze delle precedenti esperienze e le tante richieste che giungono giornalmente alla nostra redazione. Uno slogan che tradurremo in realtà e per il quale, anzi, siamo già in uno stadio di soddisfacente « avanzamento dei lavori ».

E', infatti, del numero scorso la notizia che in collaborazione con il CLUB NAZIONALE FUORISTRADA e la PAN AMERICAN, sono già in programma due viaggi negli Stati Uniti:

— il primo si effettuerà dal 16 al 25 marzo prossimo per assistere alla famosa e durissima gara del « WEBB DESERT RALLY "MINT 40" »

con **AUTOSPRINT**
volate alle corse

Negli USA con i «FUORISTRADA»
(poi al G.P. SPAGNA a Barcellona)

che, organizzata dal Mint Hotale di Las Vegas, si svolgerà sulle montagne desertiche del Nevada;

— il secondo si effettuerà dal 27 ottobre al 5 novembre per visitare i « preparatori » dei veicoli fuoristrada, assistere ed eventualmente parte-

Anche quest'anno abbiamo concluso un accordo con l'Automobile Club di Milano in base al quale i **SOCI DEL CLUB AUTOSPRINT** e i lettori del nostro settimanale potranno fruire, per l'ingresso all'Autodromo di Monza, delle stesse facilitazioni che vengono concesse ai soci del sodalizio milanese. Con una nota preferenziale, tuttavia, in quanto per gentile concessione di quell'ente, in occasione di ciascuna manifestazione in programma, Soci del Club e lettori di AUTOSPRINT verranno sistemati in particolari settori a noi riservati. Le manifestazioni previste dall'accordo sono: **4 ORE DI MONZA, PREMIO LOTTERIA F. 2, 1000 KM. DI MONZA e GRAN PREMIO D'ITALIA.**

In tribuna a MONZA con 1500 lire! per la 4 ORE

La collaborazione con l'AC di Milano inizierà, dunque, con la « 4 ORE » del 19 MARZO prossimo, prima gara del Campionato europeo vetture Turismo per la quale oltre alla partecipazione dei vari Fitzpatrick, Glemser, Quester, Mass, Stuck, Hezemans, Soler Roig e degli italiani Finotto, Picchi, Colzani, Venturi e Facetti, è già assicurata la presenza dello « scozzese volante » ex campione del mondo Jackie Stewart e quella del neozelandese Chris Amon che cercherà di debellare, almeno una volta, la sfortuna che costantemente lo perseguita. Jackie Stewart ha firmato per la Ford e, in attesa di prendere possesso della sua Capri sulla pista monzese, sotto la guida di Michael Kranefuss sta ora sottoponendosi alla « cura per astronauti » sulle nevi della Svizzera. Scenderà quindi in gara ben ossigenato e fermamente deciso di rintuzzare gli attacchi che la BMW di Amon porterà alla sua Capri (che vediamo nella foto con Glemser al volante).

Per questa gara, Soci del Club e lettori di AUTOSPRINT hanno 636 POSTI a disposizione nella TRIBUNA ESSO, posta a sinistra della Tribuna Centrale, proprio DI FRONTE AI BOXES e non di fronte alla prima « chicane » che per la competizione in programma non verrà usata. Un posto preferenziale che essi potranno raggiungere, dopo avere depositato la loro vettura nell'apposito parcheggio sito immediatamente oltre i cancelli dell'ingresso principale di Vedano, per mezzo di speciali pullman messi a disposizione dagli organizzatori.

L'incredibile PREZZO DEL BIGLIETTO RIDOTTO E' DI L. 1.500 che verrà mantenuto tale per i SOCI del nostro club, mentre saremo costretti ad AUMENTARLO delle SPESE POSTALI (duecento lire) per i LETTORI NON SOCI. Invitiamo gli interessati alla partecipazione ad affrettarsi in quanto potremo ricevere le prenotazioni soltanto sino a 10 giorni prima della gara, e le richieste sono tante.

CHI VUOLE PRENOTARSI

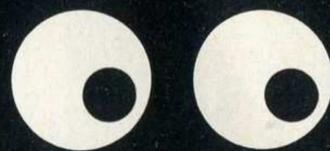
spedisca subito il danaro (in assegno o vaglia) con nome, cognome, indirizzo alla Segreteria AUTOSPRINT (BIGLIETTI MONZA). I Soci del nostro Club indichino il numero di tessera ed AVRANNO LA PRECEDENZA. Sarà la stessa Segreteria a spedire subito i biglietti con le indicazioni necessarie a chi ne avrà fatto richiesta.

AFFRETTATEVI! Le prenotazioni verranno accettate **SOLTANTO FINO A 10 GIORNI PRIMA** della corsa e molte sono già state le richieste.

Travel Motel con aria condizionata. Sono esclusi invece i costi dei pasti. Fra breve daremo notizia anche sul costo del secondo viaggio, che comunque non potrà discostarsi molto da quello del primo.

Oltre ai due viaggi in America, sono « in cantiere » quelli europei in occasione dei Grandi Premi o delle prove del mondiale marche. Un programma ricco ed interessante per il quale oltre alla direzione di AUTOSPRINT, è già al lavoro una grande agenzia di viaggi. Inizieremo presto, anzi prestissimo, visto che il programma verrà inaugurato con una trasferta aerea in Spagna, in occasione della disputa del Gran Premio di F. 1 che si svolgerà sul suggestivo circuito di Montjuich alla periferia di Barcellona, il prossimo 29 marzo. Continueremo con un viaggio nel principato di Monaco per quel Gran Premio, poi...

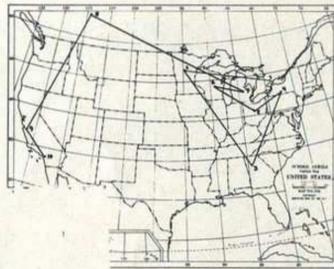
« Viaggiare con AUTOSPRINT » è quindi una realtà: chi è interessato all'iniziativa potrà rivolgersi presto alla Segreteria AUTOSPRINT, telefono (051) 46.52.24.



**LEGGETE
SUBITO**

nelle pagine che seguono

La « pianta »
CAN-AM



Gli squali
nella vasca
da bagno



GRD: il volo
della Fenice

il pallottoliere
delle rubriche

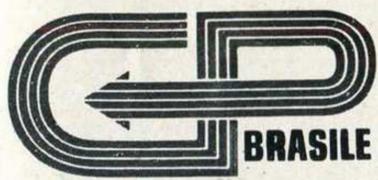
domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 26 LA ZANZARA
- 32 GIORNALE delle SCUDERIE
- 34 MOTORAMA
- 46 KARTING TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMA TUTTO
- 51 COMPRAVENDITA





Il computer riscatta ICKX

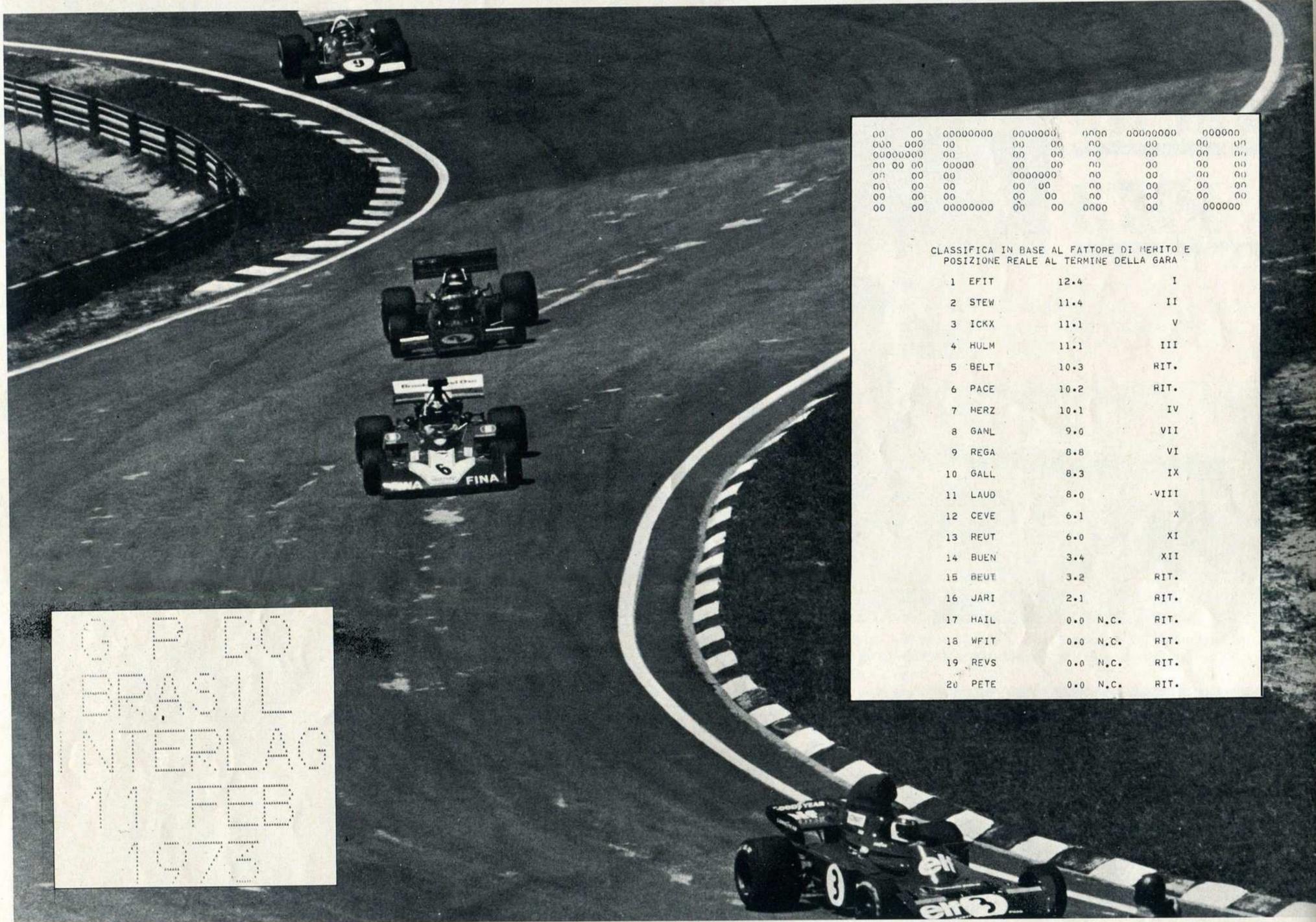
La classifica di merito nell'analisi matematica delle prestazioni in gara (escluso il gioco della sorte)

INTERLAGOS - Quattro dei protagonisti dell'infuocato G.P. Brasile nella fase iniziale. FITTIPALDI è già « scappato ». STEWART ha appena passato la Surtees dell'altro brasiliano PACE, incalzano Peterson (Lotus) e ICKX (Ferrari). Nel prossimo numero, altre foto del Gran Premio

Dopo il G.P. DEL BRASILE, ecco puntuale il nostro «cervellone» con il suo responso al quale affianchiamo la classifica mondiale e quella del nostro inviato per un interessante confronto.

A parte il risultato di FITTIPALDI che mostra quanto in questa corsa il brasiliano abbia fatto da padrone, ottenendo dal computer il voto più alto fin' ora assegnato, giova forse un confronto fra i risultati del presente Gran Premio e quelli del G.P. di Argentina che mi pare istruttivo. Un singolare parallelismo appare fra HULME in Argentina e MERZARIO qui, entrambi hanno splendidamente vissuto di rendita, grazie anche alla ottima regolarità della loro vettura.

STEWART e ICKX si sono praticamente ripetuti dimostrandosi piloti di eccezionale levatura, anche se Ickx in questa corsa è stato particolarmente sfortunato. La foratura di una gomma e la conseguente sosta ai box per la



00	00	00000000	00000000	0000	00000000	000000
000	000	00	00	00	00	00
00000000	00	00	00	00	00	00
00	00	000000	00	00	00	00
00	00	00	00000000	00	00	00
00	00	00	00	00	00	00
00	00	00	00	00	00	00
00	00	00000000	00	00	0000	000000

CLASSIFICA IN BASE AL FATTORE DI MERITO E POSIZIONE REALE AL TERMINE DELLA GARA

1	EFIT	12.4	I
2	STEW	11.4	II
3	ICKX	11.1	V
4	HULM	11.1	III
5	BELT	10.3	RIT.
6	PACE	10.2	RIT.
7	MERZ	10.1	IV
8	GANL	9.0	VII
9	REGA	8.8	VI
10	GALL	8.3	IX
11	LAUD	8.0	VIII
12	CEVE	6.1	X
13	REUT	6.0	XI
14	BUEN	3.4	XII
15	BEUT	3.2	RIT.
16	JARI	2.1	RIT.
17	HAIL	0.0	N.C. RIT.
18	WFIT	0.0	N.C. RIT.
19	REVS	0.0	N.C. RIT.
20	PETE	0.0	N.C. RIT.

LE CLASSIFICHE DOPO LA SECONDA PROVA MONDIALE

La classifica in pista	Pagella inviato AUTOSPRINT	Classifica MERITO al Computer	Classifica mondiale	Classifica inviato	Classifica al Computer
1. E. Fittipaldi p. 9	●●●●●	E. Fittipaldi p. 12,4	E. Fittipaldi p. 18	E. Fittipaldi 10	E. Fittipaldi p. 24,3
2. Stewart 6	E. Fittipaldi, Ickx, Pace;	Stewart 11,4	Stewart 10	Ickx 9	Stewart 22,7
3. Hulme 4		Ickx 11,1	Cevrt 6	Cevrt 7	Ickx 22,3
4. Merzario 3	●●●●	Hulme 11,1	Hulme 6	Regazzoni 7	Hulme 21,2
5. Ickx 2	Stewart, Beltoise, Hulme,	Beltoise 10,3	Ickx 5	Peterson 7	Beltoise 20,1
6. Regazzoni 1	Merzario, Peterson;	Pace 10,2	Merzario 3	Stewart 7	Regazzoni 19,3
7. Ganley —		Merzario 10,1	W. Fittipaldi 1	Merzario 7	Cevrt 18
8. Lauda —		Ganley 9,0	Regazzoni 1	Beltoise 7	Merzario 15,8
9. Galli —	●●●	Regazzoni 8,8		Hulme 7	Lauda 12,8
10. Cevrt —	Regazzoni, Cevrt, Reu-	Galli 8,3		Reutemann 6	Ganley 11,8
11. Reutemann —	temann, Galli, Ganley,	Lauda 8,0		Pace 5	Pace 10,2
12. Bueno —	Hailwood:	Cevrt 6,1	Media punti-gara	Jarier 5	Peterson 10,2
13. —		Reutemann 6,0	E. Fittipaldi 9	Pace 5	W. Fittipaldi 9,7
14. —		Bueno 3,4	Stewart 5	Beuttler 5	Beuttler 8,4
15. —	●●	Beuttler 3,2	Cevrt 3	W. Fittipaldi 3	Galli 8,3
16. —	Jarier, Beuttler, Lauda;	Jarier 2,1	Hulme 3	Galli 3	Revson 6,5
17. —		Hailwood n.c.	Ickx 2,5	Ganley 3	Jarier 6,4
18. —	n. c.	W. Fittipaldi n.c.	Merzario 1,5	Hailwood 3	Reutemann 6
19. —	Revson, W. Fittipaldi,	Peterson n.c.	W. Fittipaldi 0,5	Revson 3	Bueno 3,4
20. —	Bueno	Peterson n.c.	Regazzoni 0,5		

sostituzione, ha ritardato il belga il quale poi avrebbe potuto compiere una rimonta forse più importante, magari superando lo stesso Merzario, se un errore dei meccanici Goodyear non avesse fatto montare sulla macchina di Ickx una ruota, in sostituzione di quella forata, del « treno » predisposto per Merzario. L'assetto della macchina di Ickx ne ha risentito rallentando la rimonta del belga. Evidentemente ci sono gomme diverse a disposizione anche per i piloti della stessa squadra.

PETERSON in Argentina, BELTOISE e PACE a Interlagos infoltiscono il gruppo dei ritirati che in gara hanno dato del filo da torcere ai migliori. Se l'Argentina ha mostrato quanti siano i piloti che aspirano al campionato, il Brasile indica la sensibilità che mostrano le vetture al tipo di tracciato; con la Tyrrell a quanto pare un po' troppo corta, la BRM decisamente a disagio, la Ferrari ormai « vecchia »; quella che a disagio non pare mostrarsi mai è proprio la Lotus, per cui davvero si deve dire con Franco Lini: « it is a long way to Fittipaldi. »



● Tim Schenken ha messo su una vistosa barba. Forse per non farsi riconoscere ora che tornerà a Maranello per la 6 ORE romana (in coppia con Reutemann?).

● La Ferrari ha scritto una lettera alla CSI-CSAI facendo notare l'assurdità della data prevista per la Targa Florio, in calendario il 13 maggio, cioè 7 giorni dopo la 1000 KM Spa (6 maggio). Siccome è la CSAI che ha fatto il pasticcio...

● Il Grande Dosatore degli Equilibri Politici (in seno all'ACI), l'avv. Carpi de' Resmini, può contare un'altra «perla» nella sua collana di abilità: in una delle commissioni dell'Automobile Club d'Italia ha chiamato a componente l'ex Sindaco di Modena ed ora parlamentare comunista, Triva.

● La Ferrari avrebbe voluto... Andretti, sia per Vallelunga che per qualche altra gara prototipo. Ma la Firestone ha detto «no», forte del suo contratto col pilota triestino di Nazareth.

● Sapete quante persone lavorano per l'attività sportiva nella Ferrari? Tutte comprese 124.

CRONACHE del Regime

● Il Min-cul-pop (per i sub-quarantenni: Ministero della Cultura popolare) comunica:

«Venerdì 16 febbraio 1973 il Presidente della CSAI, ing. A. Rogano si è recato in visita all'autodromo di Magione accompagnato dai dirigenti dell'A.C. Perugia. Dopo aver preso visione dei lavori l'ing. Rogano si è VIVAMENTE COMPIACIUTO con i dirigenti della Scuderia Carpine per l'opera realizzata. L'inaugurazione dell'autodromo di Magione avverrà il 22-23 aprile con organizzazione della "Pasqua del pilota"».

Come leggete siamo già arrivati, e dire che siamo in vigilia di democratizzazione, alle «ispezioni», ai «vivi compiacimenti» e alle «PASQUE» con dedica.

Le «BEFANE» (rogan-carpiniste) sono in atto invece già da tempo. Solo non pensavamo che le elargizioni fossero destinate anche... all'estero. Leggete un po' quest'altro telex del Min-cul-pop:

51212 AUTSPRIN

61686 ACITALIA

IL PRESIDENTE DELL'ACI - AVV. FILIPPO CARPI DE' RESMINI

ACCOMPAGNATO DALL'ING. ALBERTO ROGANO- PRESIDENTE DELL'CSAI, IL

GIORNO 21 FEBBRAIO P.V. SI RECHERÀ A MODENA PER LA FIRMA DELLA

CONVENZIONE TRA L'AUTOMOBILE CLUB ITALIA, LA PROVINCIA, IL COMUNE

E L'AUTOMOBILE CLUB MODENA PER LA COSTRUZIONE DEL NUOVO AUTODROMO DI

MARSIGLIA.

Marsiglia? Ma non c'è già l'autodromo del Le Castellet?

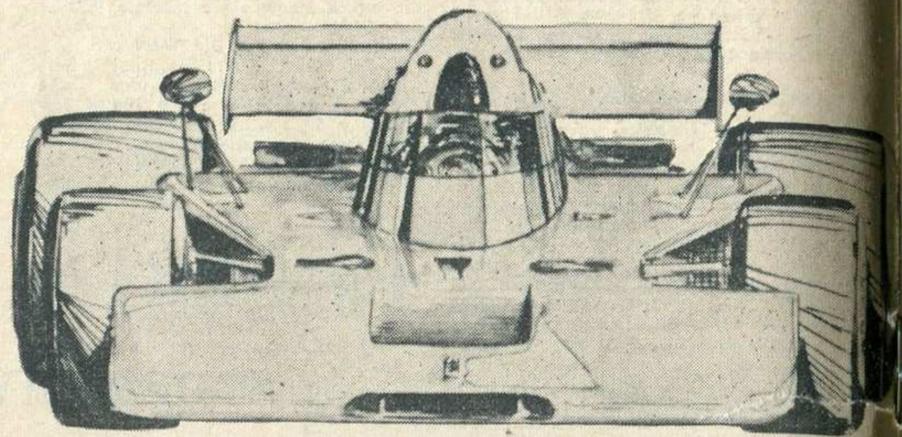
Come «lapsus» (freudiano) comunque è significativo: che all'ACI se ne intendessero poco di questioni sportive lo sapevamo, ma scambiare Marzaglia per Marsiglia è un po' grossa.

GALLI-JARIER alle 6 ORE con l'ABARTH-OSELLA 2000?

VALLELUNGA - L'intensa settimana di prove a Vallelunga in vista della 6 ORE mondiale del 25 marzo, si aprirà con i primi contatti della Ferrari, che sarà sul posto con le tre nuove sport versione '73, allungata di 12 cm., con i piloti Merzario e Redman: Merzario tra l'altro intercalerà le sedute di prova del tre litri con la due litri Abarth-Osella, anch'essa in fase di collaudo. Due saranno le vetture torinesi. In comparazione, una modello '72 e quella per la stagione entrante.

Per queste prove particolarmente importanti sarà presente anche Nanni Galli e si dovrà decidere quale vettura usare per la 6 ORE. E si dovrà decidere al più presto chi sarà il partner di Galli essendo impegnati per la stessa gara gli altri piloti Abarth, Merzario e Redman (mentre appare prematuro utilizzare «Lele» Pinto). Si è fatto avanti Francisci, ma sembra dare maggior credito la voce che indica in Jarier il pilota destinato a tale vettura. Attesa a Roma, ma senza sicurezza che poi corra, anche la Mirage per fine settimana. Il pilota è Derek Bell, che ha chiesto anche lui all'Abarth il due litri, prevedendo che le vetture di Wier non siano al via del 25 marzo.

Sempre a Vallelunga è attesa l'equipe Renault, con il nuovo prototipo 2000 che ospita il V6 della casa di Dieppe. I piloti sarebbero i francesi Jabouille e Depailler, sempre che la macchina sia pronta nel giro di una decina di giorni.



● A fine settimana potrebbe arrivare ICKX a Maranello per condurre al primo test la nuova Ferrari monoscocca, ora agli ultimi ritocchi

VALLELUNGA crescerà con i milioni del Ministero TRASPORTI

L'Automobile Club d'Italia sta preparando un Piano Grosso per il definitivo decollo dell'autodromo romano, visto che così com'è (corto) non giustifica la maestosità della sua ubicazione nei pressi della Capitale. Solo che l'ultima esperienza di rifacimento ha lasciato tracce pesanti. L'Autodromo d'Oro, come è stato chiamato, ha succhiato complessivamente un miliardo e più. Con quanto si è speso a Misano se ne sarebbero costruiti almeno due; con le spese di Ferrari a Fiorano, almeno quattro!

Perciò l'ACI né ci pensa, né potrebbe, appoggiare l'AC Roma e l'EGAV nel progetto (sempre esistito) di allungamento. Ma si sa, le vie del Signore (governative) a Roma sono infinite. Ed allora cosa sta bollendo in pentola? Presto detto.

Risulta che già la maggioranza delle aree che circondano Vallelunga sono state tutte

acquistate o l'acquisto sta per essere perfezionato da parte del Comune di Campagnano o del Ministero dei Trasporti. Quest'ultimo, dovendo costruire (in collaborazione con altri organismi governativi) una pista sperimentale per collaudi di vario genere, a tutti gli usi «statali», è stato interessato ad... unire l'utile al dilettevole.

Da qui l'idea del tutto-unico a Vallelunga. Completare cioè l'autodromo, di attuali 3 chilometri e 200 metri, con un altro tracciato da costruire intorno, cioè in fondo ai Cimini ma soprattutto alle spalle della tribuna centrale, verso il piano a ridosso della Statale Cassia.

Così Roma potrebbe essere dotata di un impianto completo, spettacolare e panoramico da ogni punto (o quasi), che accoppierebbe la validità agonistica a quella tecnica anche di sperimentazione. Col vantaggio di essere agibile, rispetto a quelli nordici, per tutto l'anno, non avendosi nebbia e nemmeno la preoccupazione di proteste per i rumori, diurni e notturni, essendo gli abitati lontani.

● E' andata a monte sabato scorso la riunione dell'Associazione Costruttori F. 1, che doveva tenersi addirittura a Maranello. Pare che siano sorte difficoltà di trasferimento aereo. Ammenoché Chapman, Tyrrell e qualche altro non si siano preoccupati di mostrare ossequio eccessivo al «Capo Penna Bianca»! Comunque l'accordo con gli organizzatori F. 1 è praticamente raggiunto, anche senza i dissidenti più duri. Sempre che la GPI adesso non faccia qualche storia per i pagamenti in franchi svizzeri, con queste monete «fluttuanti» in giro...

● Si è appreso che Peterson non ha rotto il cambio a Interlagos sulla sua Lotus ma il portamozzo di una ruota. E l'ha messa bene, per come era veloce in quel momento! La stessa avaria l'ha avuta la BRM di Lauda. Pare che si tratti di un «pezzo» fabbricato da uno stesso fornitore.

● Il primo iscritto al Rally di San Marino è Sguazzini jr., figlio del maxidirigente Fiat-Abarth. Naturalmente sarà al volante di una A. 112.

● ANDRUET è stato visto in giro in Emilia. Il padre è di Borgo Taro, dove ha una proprietà. Magari all'origine la famiglia si sarà chiamata... ANDRUETTI!

IL QUIZ

Colloqui di Peterson con Andretti

● Questo titolo può sembrare sbagliato. Ma non lo è. Se in tre secondi siete in grado di capire perché i nomi non sono sbagliati dimostrerete di essere un attento lettore di giornali e potrete vincere a «Rischiatutto», almeno la domanda del «superjolly», quella basata sulle notizie giornalistiche d'attualità. Provate a pensare! La... soluzione nel prossimo numero.

Prosit!

● Qualcuno ci ha dato del «cannibale» (a parte certi riferimenti ad «interessi materiali» sui quali verrebbe voglia di interessare il Tribunale). Questo qualcuno è quella angosciata pubblicazione motoristica romana che tenta di aggrapparsi alle difese d'ufficio di questo o quel personaggio, tanto per giustificare la propria esistenza editoriale. Senza aggiungere che si occupa di sport automobilistico ogni qual volta spera di puntellare la propria credibilità, dando una giustificazione alle speranze di vendita.

E' inutile entrare nel merito delle tesi (oltretutto infantili) che il poco brillante polemista romano sa tirare fuori — in pro di Vallelunga iridata — dal suo ben modesto bagaglio. D'altro canto basterebbe pensare alle battaglie di AUTOSPRINT per l'autodromo della Capitale nei suoi anni difficili, perché qualsiasi persona di buonsenso capisca che certe nostre prese di posizione non nascondono interessi particolari ma solo pensano — potendocelo noi permettere — allo sport automobilistico in generale.

Il nostro Benzing, proprio in questo numero, chiarisce comunque a sufficienza l'assurdità della 6 ORE mondiale nella vasca da bagno, una sortita tecnica da kamikaze dei dirigenti CSAI, che pur è riuscita a trovare lo stesso — come si vede — sostenitori altrettanto sprovveduti. Forse perché, come spiegava Montanelli, il servilismo in Italia non è tanto una necessità quanto una vocazione.

Per il «cannibalismo» che ci addebita, l'incauto contraddittore ricordi comunque che lo stesso Paolo VI poco tempo fa ebbe a giustificarlo, quando si verificò «in stato di necessità». La necessità ci sarebbe; ma il nostro stomaco — per quanto ferrato a pasti difficili — trova piuttosto indigesto anche un Presidente CSAI, specie quello che... ci stiamo meritando tutti! (Anche se potremmo chiedere soccorso a Graham Hill, facendoci offrire un bicchierino di quel digestivo — che dicono fortissimo — del suo sponsor marinese).

Marcellino



DE ADAMICH
Fuori... abitacolo

Il nostro pilota-giornalista affronta due «tabù» del momento

Com'è diversa la tivvù svizzera...

L'UNICO PROBLEMA esistente alla televisione svizzera del Ticino è quello di non arrivare a saturare l'interesse dei propri telespettatori trasmettendo troppo automobilismo, cioè esagerare nei limiti di

trasmissione. Ho potuto avere il piacere di assistere alla decisione di che cosa e quanto si sarebbe dovuto teletrasmettere domenica sera del GP Brasile, che stava arrivando in differita dalla Germania e che sarebbe stato inviato nel giro di mezz'ora sul canale svizzero e di conseguenza su buona parte della rete Lombardia e vicinanza.

Il problema (pensate un po' amici!) era quello di valutare se valeva la pena di trasmettere tutto, un'ora e cinquanta, oppure — data la monotonia delle riprese brasiliane — di mandare in onda un'ora circa, con la parte iniziale più interessante e la conclusione della gara.

Era una libera decisione lasciata alla valutazione dei competenti, in questo caso «Pablo» Foletti, da parte del direttore del settore sportivo De Lorenzi.

E' stato naturalmente il buon senso che ha fatto decidere per un'ora sola, poiché la corsa intera avrebbe veramente annoiato anche i più appassionati ed anche Pablo ed io avremmo finito probabilmente senza voce, cercando di supplire con le nostre parole alla mancanza

di azione delle immagini (si fa per dire, perché penso che Fittipaldi non sarà della nostra stessa opinione...)

Certo è stato un piacere per me vedere con quanto entusiasmo sono stato accolto nella sede della televisione di Lugano e come Pablo Foletti, titolare delle telecronache motoristiche, abbia praticamente rinunciato un po' a questa sua posizione di privilegio, per lasciare a me quella parte di commento che lui valutava più consona al mio modo di parlare e di vedere le cose.

Pur essendo un estraneo, venivo praticamente inserito al proprio livello dal titolare stesso della trasmissione.

Non sono io che posso valutare se quanto fatto domenica scorsa durante la trasmissione sia valido o no. Questo è un compito che spetta a coloro che hanno ascoltato e guardato il Gran Premio del Brasile; certo è che, quando capiterà l'occasione (spero... poche, perché sinceramente preferisco partecipare direttamente alle gare) sarò sempre ben accolto alla Televisione di Lugano e mi verranno concesse praticamente le stesse probabilità di questa volta, oltre ad un discorso più ampio che si riferisca a quelle trasmissioni in diretta europee delle gare del Mondiale Marche in cui, durante i miei turni di riposo, potrò avere a disposizione il microfono di Pablo Foletti per commentare quanto avvenuto fino a quel momento e quanto sta avvenendo fino alla... fuga per riprendere il posto in macchina.

Certo vedere un Gran Premio teletrasmesso fa una certa impressione e vedere poi come di uno sport affascinante come il nostro dei cameramen riescono a...

creare la monotonia più assoluta, questo fa un po' dispiacere.

Una gara può essere scontata, come era quella dominata da Fittipaldi, ma la guida di una macchina di formula in un percorso come quello di Interlagos è sempre uno spettacolo da vedere, quando le inquadrature possono dare l'idea del derapage, del primo piano del casco del pilota, dell'ingrandimento del particolare della vettura che sta uscendo da una curva.

Le inquadrature brasiliane sembravano delle cartoline panoramiche della città di San Paolo, che Fittipaldi poteva mandare agli amici con una freccetta nera in un punto qualsiasi con la scritta: «Qui sono io con la mia Lotus»...

Alle volte ci siamo lamentati delle riprese degli operatori italiani, ma certo quelle del Brasile hanno valorizzato quelle nostre, che tra l'altro il più delle volte costringono il regista a seguire tutta una pista con una unica telecamera, dal momento che tutte le altre risultano impegnate nei più disparati sport esistenti la domenica in Italia.

L'automobilismo è forse uno sport difficile da seguire per delle riprese televisive, ma sicuramente si tratta dello sport più moderno ed attuale di qualsiasi altro e, se trattato con la giusta considerazione (come dimostrano tedeschi, inglesi e francesi), non può non divenire anche per il non appassionato uno sport veramente affascinante come lo è per noi.

a. d. a.

Discorso sulla «democratizzazione»

Dopo il convegno di Taormina, a cui purtroppo ero assente essendo in Brasile per partecipare ad alcune gare, tutti gli sportivi non addentro agli aspetti burocratici del nostro sport avevano pensato che i discorsi di democratizzazione laggiù impostati significassero in parole povere: «Eccovi qui la CSAI, cari sportivi corridori, eccovi qui qualche centinaio di milioni di lire (in lingotti d'oro, magari, per non correre rischi di svalutazione), eccovi qui gli uffici di cui vi lasceremo usufruttuari ad perpetuum, e perciò fate quello che volete: da oggi siete voi i delegati italiani allo sport dell'automobile».

Effettivamente, se questo fosse avvenuto, avremmo avuto più o meno il cosiddetto caos, con un finale come minimo equivalente alla guerra civile in cui sicuramente le vetture da rally sarebbero divenute degli ottimi panzer da combattimento per la conquista di maggiori aree di potere.

Valutazioni da sportivo

Ho avuto la possibilità di assistere alla conferenza stampa indetta dall'ing. Rogano subito dopo la prima riunione della famosa commissione della democratizzazione e quindi ho potuto valutare da sportivo, insieme al mio aspetto pseudo-giornalistico, quanto era stato fatto e soprattutto detto.

La mia opinione è stata positiva, nel senso che per essere la prima riunione di un gruppo di persone che di sicuro hanno interessi differenti dovuti al fatto di rappresentare ciascuno enti differenti (salvo naturalmente coloro che rappresentano l'ACI), ciò che è stato deciso sinora dà già un indirizzo ben preciso su quella che sarà la nostra democratizzazione. Non voglio, cioè, dire che sia giusto o sbagliato quanto è

stato sinora deciso, voglio dire che in una sola riunione sono già state prese delle decisioni ben precise con valutazioni unanimi, almeno a quanto è stato riferito.

Avremo perciò molto presto una nuova regolamentazione del nostro sport in cui sicuramente almeno buona parte delle decisioni prettamente sportive sentiranno l'influsso benefico di quella che è la base delle corse: i piloti e le scuderie.

A me non interessa sapere se chi governerà lo sport in un prossimo futuro sarà un gruppo di piloti o di costruttori o di scuderie; penso che, rispetto ad oggi, sarà sufficiente che un rappresentante di costoro sia parte attiva e democraticamente valida nelle decisioni, perché tutto il sistema attuale possa essere condizionato nelle sue decisioni da queste persone.

In poche parole, sono convinto che il giorno che un rappresentante VERO di TUTTI i piloti italiani dirà la sua opinione in una riunione CSAI, quel giorno le sue parole diventeranno automaticamente regolamento se la sua voce rappresenta realmente i 5000 circa licenziati italiani. Ed infatti, chi avrebbe il coraggio di contraddirlo o se non altro affermare che quanto lui chiede non è di interesse per l'automobilismo?

Il presidente Carpi a Taormina ha parlato bene e si è dimostrato più che aperto al nostro sport, sicuramente più aperto di chiunque altro lo abbia preceduto nella carica; allora perché non sfruttare questa situazione che potrebbe essere di tutto vantaggio per noi e per tutti coloro che sono legati alle corse: l'ACI è un ente morale, ma che ha tra i suoi scopi principali quello di incrementare lo sport motoristico in Italia; ecco dunque, con una presidenza come quella dell'avv. Carpi, il momento di rispolverare una vecchia proposta mai portata avanti: perché non aggiungere a tutte le quote di associazione ACI dei soci nor-

mali una tangente di circa 500 lire che andrebbe a completa disposizione del nostro sport, ad integrazione di quelle che sono già le cifre in bilancio per la CSAI attualmente? Si tratterebbe di somme che potrebbero rivoluzionare tutta la impostazione attuale e permetterebbero dei bilanci sicuramente interessanti come piani piloti nazionali, aiuti a scuderie, costruttori, ecc. ecc.

Sottobraccio fino a quando?

Il discorso non suona molto stonato quando si pensa che per correre, e quindi staccare la licenza di conduttore, si è obbligati prima di tutto ad associarsi all'ACI e perciò non vedo perché non si può impostare il discorso alla rovescia, obbligando tutti i soci ACI a pagare una quota minima a favore dello sport. Del resto, nel comunicato rilasciato dall'ing. Rogano sulla prima riunione di democratizzazione della CSAI, il punto fondamentale era proprio che qualsiasi nuova strutturazione doveva avvenire nell'ambito dell'ACI, cioè attraverso persone, enti o altre forme, ma sempre associati all'ACI e agenti sotto la sua tutela (o, forse, meglio dire controllo).

Certo l'ACI già ora aiuta lo sport motoristico ed il bilancio CSAI lo dimostra, ma non credo che sia inattuabile, attraverso una buona campagna stampa sui giornali (e sicuramente tutti i giornalisti del ramo sarebbero ben disposti) e sui mezzi attualmente usati dall'ACI per incrementare i soci, convincere il pubblico che un aiuto concreto di 500 lire per associazione potrebbe essere determinante per il nostro sport, i nostri piloti giovani, ecc. ecc. Una proposta quindi, ma ne ho subito un'altra simile, valida a livello inferiore per la CSAI.

Esistono in Italia circa 4100 pi-

lotti con licenza internazionale, quindi persone che affrontano una data spesa per poter poi correre con macchine che di economico ormai hanno perso qualsiasi pezzo. A questi licenziati è fatto obbligo di alcune cose, tra cui l'associazione ACI che costa sempre sull'ordine delle 8.000 lire, più la visita medica lire 5.000, più l'assicurazione, ecc. La CSAI, come ha confermato l'ing. Rogano alla premiazione ANCAI, ha riconosciuto l'associazione come rappresentante dei piloti e soprattutto ha confermato la perfetta armonia di rapporti tra CSAI ed ANCAI stessa usando, mi sembra, le parole di essere a braccetto l'una dell'altra.

Allora, gentile CSAI, perché tra le varie clausole di obbligatorietà nello staccare la licenza internazionale CSAI di conduttore, non viene inserita anche quella dell'associazione ANCAI di lire 10.000? Forse si avrebbe qualche protesta iniziale di alcuni piloti, ma poi tutto si accetterebbe come dato di fatto ed avremmo, quel giorno, la vera associazione nazionale corridori automobilistici italiani, rappresentante la voce di tutti e quel giorno la stessa CSAI potrebbe avere al proprio fianco una associazione che gli darebbe una forza pseudo-politica fortissima.

O forse una situazione così fa paura a troppe persone ed il piano risulta inattuabile proprio per queste paure. Una stessa ANCAI non avrebbe paura di perdere il controllo delle sue strutture attuali il giorno in cui veramente tutti i piloti vi fossero rappresentati per cui le elezioni dei vari consigli direttivi non potrebbero più essere concordate a Milano, magari il giorno dopo la premiazione di una scuderia che si è sempre saputo valida associata dell'ANCAI? Ed il giorno che l'ANCAI rappresentasse la voce di tutti, e ripeto tutti, i protagonisti del nostro sport, non sarebbe pericoloso per lo stesso governo del nostro sport per la potenza che essa acquisirebbe?

Non credo, perché penso che tutti, governanti e governati, in questo momento sentano certe necessità di riforme e che certe situazioni come quelle da me prospettate siano ben viste da tutti.

Pertanto lancia la proposta CSAI-ANCAI, perché una cifra così conseguita, renderebbe più libera l'associazione piloti di quanto lo sia attualmente accettando un contributo CSAI che suona più come legame di quanto suonerebbero 10.000 lire cadauno dagli stessi piloti. Una cifra di tal genere, sull'ordine dei trenta milioni, permetterebbe all'ANCAI di creare una segreteria particolarmente potente e funzionale, integrando a quella attuale altre istituzioni a tutto vantaggio di noi piloti italiani in Italia e, pensatelo bene, all'estero, dove l'ANCAI sinora non ha mai messo piede per tutelare gli interessi dei suoi associati. Ma non ho bisogno di insistere perché chiunque può valutare la validità di tale proposta ed i benefici che se ne possono ricavare per tutti, una volta che alla fine dell'anno tutti i soldi risulterebbero spesi solo per noi piloti.

Dopo di noi il diluvio

La proposta ACI-CSAI è più complessa, ma attuabile se chi deve decidere ne ha voglia e credo che dalle parole spese in questi ultimi tempi tutti ne abbiano voglia. Certo si tratterà poi di mettere tutti d'accordo e di non cercare di accontentare tutti, perché il discorso dell'italiano medio è sempre quello: ma perché a lui sì ed a me no! Basta però pensare che la CSAI c'è perché ci sono i piloti che corrono, le scuderie ci sono perché ci sono i piloti, le Case ci sono perché ci sono i piloti; per cui, ragazzi, prima di tutti, i piloti e poi, dopo di noi, il diluvio.

Andrea de Adamich

Si ribellano gli arbitri delle corse

Questi due signori, rispettivamente un bancario e un industriale, quale «hobby» di fine settimana hanno quello di fare gli Ufficiali di gara nelle corse automobilistiche. Come potete osservare nella fotografia che riproduciamo, il compito di questi ufficiali non è soltanto quello di «sventolare» bandiere, ma assume anche questi aspetti più umili, quanto necessari, sui quali, probabilmente, i sindacalisti della Nettezza Urbana avrebbero qualcosa da ridire, anche se, in caso di infrazioni, i loro organizzati non andrebbero sicuramente incontro alle pesanti sanzioni di cui leggerete accanto



Dalle gare
fantasma
per i nuovi
campionati
alle
VERIFICHE
a 20 «voci»

Dai «burosauri» di via Marsala un'altra dimostrazione della dilagante megalomania di dirigismo: è la Norma Supplementare al RNS: «Disciplina e limiti delle penalità».

La norma in contesto è ormai nota, essendo stata approvata il 16 novembre 1972, ma ora crediamo opportuno portarla alla ribalta offrendocene l'occasione l'inizio dell'attività, con altri temi «regolamentari» che a parte sottolineiamo.

Ecco i fatti. La nuova N. S. consta di 16 articoli alcuni dei quali giusti e giustificati, altri discutibili, qualcuno inaccettabile. E poiché negli articoli che hanno sollevato le critiche e le remore più vaste vengono spesso citati gli art. 110, 111 e 112 del Regolamento Nazionale Sportivo ed i corrispondenti del Codice Sportivo Internazionale, vediamo cosa dicono in particolare i predetti articoli. 110: «... Soggetti passivi del potere disciplinare sono i concorrenti, i conduttori, gli Ufficiali di Gara, gli organizzatori, le persone ed enti titolari di licenza o di autorizzazione CSAI, e chiunque si sia impegnato ad osservare il presente RNS.» 111: «I soggetti di cui all'art. 110 che commettono infrazioni al COD, al RNS ed ai regolamenti particolari delle competizioni, potranno, a seconda della gravità, essere oggetto delle penalità di cui all'art. 112. In particolare dovranno essere perseguiti i soggetti di cui all'art. 110.» 112: «Le penalità sono le seguenti: ammonizione, ammenda, esclusione, sospensione, squalifica».

Dall'alto dei cadreghini ai quali sono solidamente ancorati i «burosauri» obietteranno che quelle norme già esistevano e che non avevano mai sollevato scandalo. E' vero, è ben vero, ma è altrettanto vero che prima nessuno ha dissotterrato l'ascia di guerra perché i «prudenti» predecessori degli attuali dirigenti avevano sempre colpito soltanto concorrenti e conduttori, titolari di licenza, che dallo sport dell'automobile traggono, o cercano di trarre,

benefici anche pecuniari.

Non avevano, invece, mai punito (se non magari con qualche richiamo personale e con l'allargamento dei tempi di designazione) «commissari sportivi» e «direttori di corsa» che da quelli derivano. E, soprattutto, non avevano mai neppure pensato di punire i «commissari di percorso-segnalatori» rendendosi ben conto che senza questi samaritani, queste cenerentole dello sport dell'automobile, difficilmente le competizioni avrebbero il loro svolgimento.

Arriviamo anche a capire che possano venire ammoniti, esclusi, sospesi e anche squalificati — sebbene una tale penalità sia senz'altro «infamante» — Commissari sportivi, tecnici e direttori di corsa perché i loro compiti sono talmente delicati che una grave infrazione di essi potrebbe anche essere ravvisata alla frode, soprattutto perché questi ufficiali di gara, assieme al segretario della manifestazione, anche se dilettanti sono elementi particolarmente qualificati e sempre ricchi di esperienza, ma non è possibile concepire una pari punizione per i commissari di percorso-segnalatori, tutti dilettanti e volontari CHE-NON-PERCEPISCONO-ALCUNA-MERCEDEPER-IL-LORO-LAVORO, mentre sono sottoposti ai rischi diretti di chi opera in pista. Non parliamo poi di pene pecuniarie perché veramente si cade nel ridicolo.

E che sanzioni! Da 50.000 a 2.000.000 con la sospensione fino a 2 anni, oppure da 50.000 a 500.000, o da 30.000 a 250.000, o anche da 50.000 a 300.000 sempre con sospensioni varie per arrivare, nei casi più gravi, sino alla squalifica.

Non siamo assolutamente d'accordo e con noi, per primi, proprio gli ufficiali di gara che sono in vivo fermento e che hanno annunciato la loro intenzione di non scendere più in pista, ma di acquistarsi un biglietto d'ingresso per assistere alle competizioni! Sempre che queste possano avere luogo se veramente gli ufficiali di gara daranno seguito alla loro minaccia.

Forse ci aspettavamo qualcosa di più o almeno qualcosa di diverso dai regolamenti dei campionati '73 pubblicati sul notiziario CSAI, il n. 2 uscito da pochi giorni. Non è cambiato molto, dicevamo, soprattutto rispetto a quanto già era stato annunciato a Taormina, neppure alcune modifiche che ritenevamo necessarie almeno per quel che riguarda il titolo di campione italiano assoluto, che quest'anno aveva trovato, con l'illogica soluzione dei coefficienti, una marea di inconvenienti.

Ma cerchiamo di andare con ordine: quest'anno i campioni italiani di velocità saranno sei invece di sette (il campionato F.850 è stato ridimensionato a trofeo nazionale) e questo già era noto dalle riunioni '72, mentre le coppe CSAI per vetture Sport, GT, turismo speciale e velocità femminile rimarranno immutate, come pure il campionato italiano dei rallies internazionali per l'aggiudicazione del titolo di campione italiano.

Trofei che vengono Trofei che vanno

Varieranno invece i trofei nazionali: a parte quello della F. Italia che rimarrà tale e quale, vi sarà appunto quello della F.850 (forse al posto di quello della F. Ford che quest'anno non è stato concesso alla formula scuola di marca inglese) come pure non ci sarà il trofeo della montagna della categoria corsa (F. 3 e F. 850) e varierà il trofeo dei rallies europeo, mutando la denominazione in rallies internazionali.

Questo per quel che riguarda i titoli: da segnalare come molto positiva l'attesa abolizione del minimo di conduttori alla partenza, sia per classe che per divisione, che condizionava a volte le prestazioni di alcuni piloti rimasti spesso senza punteggio a causa appunto della esiguità dei partenti nella loro classe. Per non parlare delle complicazioni in fase di conteggio.

Ma veniamo al punto dolente, al titolo di campione italiano assoluto, la cui definizione resterà ancora quest'anno fonte di innumerevoli critiche. Qualcosa certo è cambiato: tenuto conto delle ben note «incertezze» sono state aggiunti altri tipi di competizioni (per esem-

pio, con coefficiente 4 si potranno prendere punti alla 500 miglia di Indianapolis!), come le corse dell'Euro marche 2 litri, la Coppa Can-Am, le gare Interserie e altre corse in circuito con vetture del gruppo 7, coppa Tasmania e Formula 5000. Sono pure state eliminate le due righe che parlavano del punteggio minimo totale (15 punti) e quelle altre anacronistiche che preferivano il conduttore incluso nell'elenco classificati FIA, indipendentemente dal conseguimento del punteggio minimo totale.

Non erano certo questi i cambiamenti che ci attendevamo dal regolamento CSAI: non è certo aumentando il numero delle gare nelle quali si può riportare un punteggio utile per il titolo che si riesce a risolvere questo problema

Niente PREMI SICUREZZA per il 1972

LONDRA - Il principale premio inglese per la sicurezza del veicolo, il Don Safety Trophy, non verrà assegnato a un veicolo presentato nel 1972. Il comitato di selezione ritiene che sia meglio non attribuire il premio «dato che il 1972 non è stato un anno buono, per quanto riguarda innovazioni nel campo della sicurezza sulle vetture per passeggeri.» Un commento è superfluo...

che quest'anno ha lasciato tutti insoddisfatti. Era questa l'occasione di esaminare un sistema alternativo, eliminare una volta per tutte i coefficienti che non discriminano un bel niente: ma questo è un vecchio discorso che AUTOSPRINT ha già fatto e rifatto (e forse per questa ragione non è stato preso in considerazione).

Ci troveremo anche quest'anno nella situazione in cui un pilota che riesca nella sua vita a battere gente del calibro di Fittipaldi o Stewart acquisirà magari un punteggio ridicolo, alla stessa stregua di qualcun altro che con molto minor impegno riporterà un risultato finale analogo senza però nessun avversario di pari valore.

E un sistema migliore al nostro

ci sarebbe: basterebbe guardare (e con molta umiltà «copiare») il sistema utilizzato dalla federazione francese che tiene conto della notorietà dei partecipanti alla singola gara invece di applicare a priori un coefficiente più o meno vantaggioso a seconda del tipo di competizione per risolvere l'annoso problema. Ma tant'è: i nostri reggitori evidentemente non hanno reputato necessario modificare il loro modo di sanzionare il campione italiano assoluto e così ci ritroveremo nei soliti guai.

Il titolo che segue quello di campione italiano assoluto è quello di campione italiano delle vetture di F.3 (riportate alla regolamentazione internazionale come è noto dalla fine stagione scorsa). Anche per questo titolo eliminata la voce numero minimo partenti e defalcati i premi integrativi CSAI: il monte premi sarà suddiviso in maniera diversa e sarà tutto a carico degli organizzatori. Invariati i sistemi di classificazione, piuttosto molto interessante la possibilità di integrare i punteggi italiani partecipando a quattro «fantomatiche» gare all'estero a Montecarlo, Nivelles, Thruxton e Hockenheim.

Pochissimo tempo per schede senza fine

Il solo guaio è che il nuovo regolamento riporta queste gare con delle date che non esistono, o quanto meno non hanno riscontro nel calendario '73. Infatti sono le date 1972. Speriamo che la CSAI si accorga dell'errore e comunichi quanto prima le gare giuste.

Una ultima considerazione su una innovazione fresca fresca, introdotta quest'anno allo scopo di uniformare i criteri di verifica: una scheda di verifica tecnica già predisposta con più di venti «voci» da riempire per ciascuna vettura sottoposta a controllo ante-gara. Tale scheda dovrà contenere tutti i dati della vettura e inoltre le osservazioni e le firme dei verificatori. In teoria tutto molto chiaro e pianificato, ma ve li immaginate i verificatori che devono passare sotto il loro controllo centinaia di macchine in uno spazio di poche ore!

Dovremo veramente inviare la macchina da corsa per questa accurata verifica qualche giorno prima.



BATTAGLIA GROSSA

all'Assemblea (quasi vuota)
della Federazione Scuderie
(un giochetto di prestigio
non trova i consensi sperati)

Contestata la «CSC»

Sapete cos'è? E' la CSAI Squadra Corse

L'ormai famosa «Squadra Azzurra» di allevamento di giovani piloti, condotta dal comm. Dragoni per conto della CSAI, sta piano piano evolvendosi, anche se esternamente (cioè ufficialmente) nulla traspare del travagliato lavoro interno, fatto anche di polemiche e di questioni finanziarie. Il silenzio ufficiale con cui la CSAI circonda ancora questa importantissima iniziativa, un silenzio per cui non troviamo sinceramente una valida giustificazione, è comunque sovente rotto da ulteriori indiscrezioni, che palesano se non altro come si stiano stringendo i tempi di una evoluzione, di una «rilettura» dell'intero «piano» al termine della quale — forse — finalmente la CSAI si deciderà a parlarne.

Ultima novità, in ordine di tempo, è stata una sortita del comm. Dragoni nell'ambito della recente assemblea della Federscuderie a Milano, durante la quale il «presidentissimo» ha buttato là una richiesta di affiliazione relativa ad un nuovo gruppo sportivo, identificato in un primo momento dalla sigla «CSC-MILANO». Cosa significasse questa sigla i delegati delle scuderie presenti all'assemblea (non molti, come al solito, e le scuderie farebbero bene poi a non lamentarsi se i loro rappresentanti non vanno alle assemblee a discutere i problemi e le novità) i presenti, dicevamo, lo devono aver capito quasi subito, se in seno all'assemblea stessa si sono manifestati non pochi dissensi all'iniziativa di Dragoni, che è stato bersagliato da una serie di domande più o meno indiscrete.

«CSC», infatti, sta per CSAI-SQUADRA CORSE. Non è molto difficile, a questo punto, indovinare quale sarebbe lo scopo di questa squadra-corse. Quello cioè di fare da con-

corrente ai dieci (o più) convocati e convocandi ai prossimi «provini» per l'addestramento biennale previsto dal piano. Quindi, ancora prima di nascere, la «Squadra Azzurra» è già stata giubilata — a livello di definizione — in favore della CSAI-Squadra-Corse.

Questa squadra, ad ogni modo, ancora non è nata, per le reticenze in seno alla FISA derivanti forse dal timore, non del tutto ingiustificato, che una scuderia direttamente finanziata dalla CSAI finisca per non essere proprio in condizioni di parità con gli altri teams.

Ad ogni modo, la nascita della CSC prelude senz'altro ad una svolta importante nei programmi previsti in un primo tempo per i selezionati. Come ricorderete, la prima stesura non prendeva in considerazione la partecipazione a corse altro che in una fase successiva del piano, riservando a non utilissime e logoranti (per il morale) prove praticamente tutta la prima annata.

Ora, invece, la creazione della Squadra Corse sta a significare che i selezionati verranno fatti gareggiare, quando se ne presenterà l'occasione e con un criterio di rotazione che sarà da stabilire, a partire dalle gare italiane.

Restiamo quindi in attesa di conoscere (ufficialmente o ufficiosamente) i prossimi sviluppi della situazione. Certamente, il veto posto dal Consiglio Generale dell'ACI alla richiesta di raddoppiare il fondo di stanziamento, che quindi resterà di 60 milioni, e l'ostracismo della FISA alla richiesta di affiliazione della CSC-Milano, non facilitano certo il compito — per ora ancora «clandestino» — del comm. Dragoni.

delle personalità invitate, promette di essere molto interessante. Seguirà la premiazione dei campioni General Motors che sono: Giorgio Pianta, Salvatore Brai, Francesco Svizzero, Giorgio Schon, Alberto Rosselli, Gilberto Guarducci, Giuliano Canè e Livio Merluzzi, mentre premi speciali verranno consegnati all'Autotecnica Conrero e al Jolly Club per la collaborazione prestata.

La manifestazione si svolgerà nei locali del Circolo della Stampa di Milano con inizio alle ore 18.

• La decana delle scuderie fiorentine che ai primi del mese di marzo effettuerà la premiazione dei propri soci-piloti, forse augurando a questi di fare tanti chilometri verso più luminosi traguardi, ha per il momento inaugurato un... chilometrico nome: d'ora in poi si chiamerà, infatti, «FIRENZE CORSE - BIONDETTI-MUGELLO CORSE»!



Il presidente delle Tre Gazzelle, Roberto Bossetti, durante la festa della scuderia novarese. A destra, il campione sociale, Trombotto



PIBO ci riprova nella F.3

Il quasi dimenticato campione F. 850 del 1971, il romano «Pibo», dopo una stagione '72 praticamente inutilizzata ha intenzione, quest'anno, di tornare alla ribalta nella Formula 3. Infatti, «Pibo» ha acquistato la ex Brabham BT 35 di Carlo Giaretto, e con essa ha iniziato ad allenarsi a Vallelunga. Che le qualità del romano non siano scomparse lo dimostra l'ottimo tempo, 52" netti, spiccato sul tracciato piccolo di Vallelunga dopo pochissimi giri di assuefazione, e con un motore tutt'altro che eccezionale. Ricordiamo che i tempi ufficiosi su questo tracciato (sul quale le F. 3 non hanno mai gareggiato, con i recenti regolamenti) non erano mai stati inferiori ai 52"2.

Per l'imminente stagione «Pibo» attende un nuovo motore a tre supporti dalla Novamotor, e con questo ha tutta l'intenzione di proporsi fra i protagonisti del campionato italiano della terza formula.

30 piloti GORIZIA CORSE nelle gare '73

GORIZIA - Nell'ampio salone di un noto locale cittadino, in un clima sereno e festoso, è stato festeggiato il triennio della scuderia «Gorizia Corse Rignonat» e sono stati premiati i piloti per l'attività svolta nell'anno 1972. A dare un tono di ufficialità alla manifestazione c'erano le maggiori autorità cittadine, sindaco, assessore alla Regione e questore in testa.

Il presidente Mario Tirel ha fatto un breve bilancio delle attività sociali, ricordando che soltanto grazie al deciso intervento del presidente dell'AC locale e dell'industriale Rignonat, la scuderia ha potuto superare le prime difficoltà per avviarsi, con il proseguire della stagione 1972 verso un'atmosfera più limpida e verso una collana di significativi successi che culminavano con la vittoria di Luigi Aguzzoni nel Giro di Romagna.

Il presidente ha inoltre ricordato che ben cinque piloti della scuderia figurano ben piazzati nella classifica dei rallies nazionali e che le partecipazioni alle gare hanno superato la cifra delle 80 presenze con 8 vittorie di classe e 34 piazzamenti nei primi cinque posti. Sono stati poi premiati i campioni sociali delle varie specialità, e cioè Rodolfo Aguzzoni-Dario Ninin per i rallies internazionali, Tullio Illicher per quelli nazionali, ancora Rodolfo Aguzzoni per la velocità ed En-

nio Battistini che ha vinto il titolo fra i navigatori. Premiatissimi inoltre Luigi Aguzzoni, Roby di Taranto, Vito e Walter Danielis, Zamparo, Riaviz, Soldà, Cobbe e Tomani.

Nell'ambito della scuderia si spera nella stagione 1973, che vedrà impegnati circa 30 piloti, per una più larga messe di successi, grazie alla maggiore esperienza, alla potenziata assistenza (2 furgoni con 8 meccanici) e alla migliorata qualità dei mezzi a disposizione fra i quali due Alpine gr. 4, tre Fulvia HF 1600 gr. 3, due Escort RS e una «barchetta» Abarth 1000.

Cento soci giovani



BIELLA - E' nata la «BIELLA-CORSE, Squadra sportiva dell'Automobile Club di Biella». L'esigenza di un sodalizio che raggruppasse i molti appassionati di corse della città piemontese era sentita da tempo. L'iniziativa è stata presa da un gruppo di giovani che ha subito trovato nell'Automobile Club locale, famoso per il suo glorioso passato sportivo, la più completa disponibilità e collaborazione: un suo Commissario Sportivo, Diego Carta Fornon, notissimo in città per la sua competenza e la passione con cui si è sempre dedicato allo sport nelle sue più varie espressioni, ha generosamente accettato di farsi animatore dell'impresa e già sono apparsi i primi tangibili e significativi risultati. Al momento i soci sono già oltre un centinaio tra piloti e sostenitori; fra pochi giorni si terrà una prima assemblea generale per nominare un consiglio direttivo e definire i programmi.

Mentre suo primo impegno è ovviamente la partecipazione alle gare automobilistiche nelle forme più varie, la «Biella-Corse» si propone di diventare un punto di incontro anche per coloro che, per svariate ragioni alle corse non possono partecipare da protagonisti, ma che nutrono egualmente una grande passione per esse; di qui varie iniziative come serate di proiezioni, dibattiti e gite in occasioni delle corse più importanti, alcune delle quali sono già state portate a termine col più lusinghiero dei successi.

Neonato Racing Team Monterosa

GRIGNASCO - E' nata un'altra scuderia, il «RACING TEAM MONTE ROSA», con lo scopo ben preciso di riunire gli appassionati di automobilismo sportivo e indirizzarli verso varie attività agonistiche. Il nuovo sodalizio che ha Norberto Teruggi alla presidenza, Umberto Mortarotti, Mario Modetti e Giancarlo Lesona quali vice presidenti, e un consiglio direttivo ad elezione annuale, si prefigge di indirizzare la propria attività verso le gare di velocità, i rallies, il rallycross e le gimkane. La sede della scuderia è in Grignasco, via Rosa Masara 18, tel. 41.336.

2 milioni
di premi per i soci
VESUVIO

La G.M. Italia
premia
«Uomini e motori»

NAPOLI - La Scuderia Vesuvio ha un nuovo consiglio direttivo: Ciro Nappi presidente, Dario Cusani direttore, Giuseppe Cannella addetto tecnico, Paolo Milano addetto sportivo, Genaro Giachetta addetto rallies, Vittorio Zagari addetto pubblicità e Sergio Troise addetto stampa.

Il sodalizio ha messo in palio fra i suoi piloti un monte premi di L. 2.000.000 che verrà suddiviso in 500.000 per il campionato italiano, 300.000 per il trofeo della montagna, 200.000 per il trofeo FISA e 200.000 per il trofeo rallies nazionali. Altri premi verranno assegnati per le vittorie di classe e per i piazzamenti sino al terzo nelle gare di velocità.

MILANO - Appuntamento della GENERAL MOTORS per mercoledì 28 febbraio a Milano: in programma la premiazione dei campioni GM e una tavola rotonda sul tema «UOMINI E MOTORI: dalle competizioni di turismo preparato alla vettura di uso quotidiano». Dopo una relazione di base che sarà pronunciata dal collega Crespi, il noto tecnico preparatore Virgilio Conrero svolgerà il tema, mentre Giorgio Pianta racconterà le sue impressioni di pilota e Eugenio Zigliotto parlerà del tutto sotto il profilo giornalistico. Quindi verrà aperta la discussione che, per il nome

Esaltato dal Presidente BOSSETTI

nella premiazione «3 GAZZELLE»

il fascino di correre da dilettante

Il rally come evasione

SPECIALI PER AUTOSPRINT

MARANO TICINO - Il significato più grande, quello vero della cerimonia che annualmente si celebra negli ampi saloni dello stabilimento SITI di Marano Ticino, è quello di rappresentare un incontro schietto, cordiale, simpatico fra forze dell'automobilismo sportivo. E' stata una serata che la «Tre Gazzelle» meritava ed è proprio per questa palmare constatazione che si deve attribuire ai promotori di questa premiazione, il presidente Gianni Bossetti, Gianfranco Capra factotum, con la felice collaborazione di Luisa Pancera e di Franco Bruna, del simpatico e gioioso notiziario Tre Gazzelle, Celestina Fortuna, il segretario Franco Clementoni, il riconoscimento del giusto orgoglio che possono vantare alla conclusione di una serata indimenticabile che è stata altamente gradita dalle oltre duecento persone che vi hanno preso parte.

Sportivo autentico e militante Gianni Bossetti dopo aver espresso a tutti gli intervenuti il proprio caloroso ringraziamento, ha puntualizzato la sesta annata-rallyes della sua scuderia nella quale ha fatto spicco il titolo europeo conquistato da Gino Macaluso, i titoli italiani assoluti di Sergio Barbasio Piero Sodano, gruppo tre di Vanni Tacchini-Tino Mariani, femmine di Donatella Tominz-Gabriella Mamolo ed il programma '73 che non si «discosterà dallo spirito dilettantistico che ha sempre animato la «Tre Gazzelle». Programmi che si possono sintetizzare: Programmi che si possono sintetizzare: miglioramento dell'immagine della scuderia con la partecipazione ai rallyes internazionali; potenziamento e perfezionamento del vivaio, con la creazione di una squadra ufficiale juniores partecipante ai rallyes nazionali, e del suo servizio di assistenza; istituzione di corsi conduttori e navigatori con la partecipazione di piloti già affermati ed altre iniziative che verranno presentate sullo scherzoso giornale mensile edito dalla scuderia.

La cronaca, in casi del genere, non può andare troppo nei dettagli, ci si deve pertanto, limitare alla successione della premiazione e rammentare le personalità che hanno contribuito a dare un tono maggiore alla riunione. Hanno, dunque, parlato il sottosegretario agli interni on. Nicolazzi, il presidente dell'Istituto commercio estero, il presidente dell'AC Novara Rosati e quindi s'è iniziata la passerella tra lo scrosciare degli applausi. S'è incominciato con i campioni sociali: Luciano Trombotto (rally internazionali), Domenico Russo (navigatori rallyes nazionali), Claudio Haupt (rally nazionali), Luisa Pancera (navigatore rallyes nazionali), Bruno Beccaro (velocità) poi sono seguiti Paganelli, Tominz, Vanni Tacchini, Barbasio, Macaluso, Enrico, «Squaw», Ardizzoia, Boretto, Ferri, Trucco, Tesio, Falletti, Bocca, Rosolen e tanti altri.

Data l'occasione non potevamo non avere un'amichevole conversazione con Gianni Bossetti al quale abbiamo chiesto: perché un industriale come te partecipa a rallyes a volte, assai impegnativi?

«Partecipo ai rallyes per una passione che ha radici profonde nella mia famiglia e soprattutto in mio padre. Fin da piccolo seguivo da spettatore le corse, quando ho potuto disporre di una certa indipendenza economica e dell'età opportuna, mi sono decisamente buttato nell'attività agonistica.»

— Cosa rappresenta per te un rally?
«Per me un rally rappresenta una evasione dalla routine quotidiana, uno scarico psicologico, ed anche una avventura che non è mai uguale alla precedente e che soprattutto ha ancora qualche significativo risvolto romantico.»

— Esiste una preparazione di base per partecipare ad un rally?

«Per i piloti professionisti esiste certamente una grossa preparazione di base; per tutti comunque è molto importante iniziare a partecipare ai rallyes nazionali che sono la piattaforma ideale per i futuri rallyes internazionali.»

— Cosa ti fa veramente paura in un rally?

«Penso che nessuno abbia paura nei rallyes, c'è soltanto qualche eventuale iniziale preoccupazione per particolari condizioni ambientali, preoccupazioni che comunque si dissolvono appena partiti.»

— Come potresti spiegare un rally a quelli che non l'hanno mai visto?

«E' difficile spiegare a parole cos'è un rally. L'unico sistema è quello di viverlo per capirlo, anche come spettatore. Chi ha visto un rally almeno una volta, comprende subito il fascino di questa disciplina sportiva.»

— Quanto denaro può costare un rally internazionale ad un privato?

«Bisogna distinguere a quale livello di dilettantismo si vuole correre. L'arco delle spese è molto ampio, in ogni caso esiste una via di mezzo che comporta tuttavia una spesa abbastanza notevole.»

— I rallyes sono una specialità dell'automobilismo sportivo in forte crescita, quali secondo te, le misure da adottare per migliorarli?

«Ogni rally ha i suoi problemi, però mi sembra molto importante cercare di evitare, almeno per i rallyes italiani, le strade così dette "scassamachine" che sono certamente un freno per molti dilettanti. La ricerca di nuove formule è purtroppo vincolata al limite dei 50 kmh esistente da noi, ma la trovata di alcune prove di velocità in pista mi sembra la più bella novità del 1972, degna di essere ripetuta ed applicata; per le gare estere più prestigiose al fine di evitare guai e polemiche come al recente Montecarlo, occorrerebbe che i piloti fossero qualificati in base ad un punteggio acquisito nella loro precedente attività. Non penso sia giusto ottenere la licenza e correre immediatamente a Montecarlo. In tutti gli sport, occorre seguire una trafila: nessuna squadra inizia l'attività dalla serie A, nessun tennista in erba debutta a Wimbledon.»

Quattro chiacchiere anche con Dante Salvay, il direttore sportivo della squadra CSAI rallyes che parteciperà nella prossima stagione in forma ufficiale alla Mitropa Cup. Dalla sua voce abbiamo appreso quelli che saranno i piloti che formeranno la squadra. Sarà costituita da otto equipaggi divisi in due gruppi: il gruppo «gentlemen» che non usufruiranno dei contributi CSAI a favore di altri piloti e del quale faranno parte Verini, Carello, Ormezzano e Gianni Bossetti ed un secondo gruppo i cui nominativi saranno scelti fra Bacchelli, Vanni Tacchini, Dapino, Baggio, Pittoni Dall'Ava, Pregliasco. La formazione CSAI sarà presentata ufficialmente in occasione del Rally di San Marino.

Carlo Burlando



Premiazioni venete: da sinistra il sindaco di Conegliano dottor Antonello, il dottor Van den Borre, il presidente della scuderia Lamberto Brescacin, con a fianco la gentile consorte e il direttore dell'Automobile Club di Treviso dottor Pontirolli

Per il 1973 programma incremento soci

Anche il COMUNE sostiene la «CONEGLIANO corse»

CONEGLIANO - Non a caso la Conegliano Corse ha scelto come simbolo del suo scudetto il monumentale castello medioevale che sorge nella Conegliano antica, cioè nella parte alta della città, a significare la solidità e la forza di questo giovane gruppo sportivo. Due anni sono già trascorsi da quando un gruppo di appassionati dello sport del volante ha deciso di mettere in piedi la Conegliano Corse partendo con un programma sportivo che si sta allargando di anno in anno e che conferma l'entusiasmo e l'interessamento dei dirigenti e dei piloti. Il presidente del sodalizio industriale Lamberto Brescacin ha voluto sottolineare nel corso dell'annuale riunione di fine stagione che la Conegliano Corse è un po' dovunque: «nelle competizioni, nelle riunioni, nei posti di assistenza, con uno spirito genuino. Il numero dei soci è in continuo aumento a testimoniare la simpatia con la quale è seguito lo sport automobilistico nella sinistra del Piave.» Alla simpatica serata svoltasi in un clima di signorilità in un salone di un noto locale di Solighetto, erano presenti tra gli altri il presidente dell'Automobile Club di Treviso dottor Cesco Van den Borre, con il direttore dottor Ugo Pontirolli Gobbi, il sindaco di Conegliano dottor Umberto Antonello nonché il consiglio direttivo al completo della Conegliano Corse per la quale hanno fatto gli onori di casa il vicepresidente dottor Luciano Daminato e il direttore sportivo Renato Sartor. L'incontro è servito a tirare i fili del secondo anno di attività di una scuderia che se anche per età è ai primi passi, ha compiuto molta strada grazie, come abbiamo riferito, all'entusiasmo dei suoi dirigenti ed alla passione dei suoi soci. Il presidente Brescacin ha voluto ricordare nella sua rapida ma esauriente relazione, il contributo economico e la sensibilità sportiva di alcuni titolari di ditte, tra cui il mobilificio H 10 di Noventa Padovana, l'Emmebi, industria di prodotti chimici industriali di Codega di Sant'Urbano di cui è comproprietario lo stesso presidente Lamberto Brescacin, la Vap ammortizzatori pure di Codega di S. Urbano e l'Autoemporio di Mariani di Conegliano. Un particolare ringraziamento ha rivolto il presidente all'amministrazione civica di Conegliano rappresentata dal primo cittadino dottor Antonello, che unitamente alla sensibilità delle ditte ha reso pos-

sibile la partecipazione di numerosi piloti della Conegliano Corse alle maggiori competizioni automobilistiche.

Quasi novanta sono state le presenze complessive registrate dai piloti nell'arco dell'annata 1972 e precisamente 37 in gare di velocità, 35 in rallyes nazionali, 4 in rallyes internazionali, 11 in gare di regolarità. Tra i numerosi piazzamenti conseguiti dai piloti sono da segnalare due primi di classe e due settimi posti assoluti, tre secondi e cinque terzi di classe, mentre Ausano Biancolini ha conquistato brillantemente il secondo posto nel campionato triveneto della classe 1600, gruppo 1. Concludendo la sua relazione morale e sportiva l'industriale Brescacin ha detto: «Per il 1973 la Conegliano Corse ha tracciato un programma ambizioso: come sapete per attuare i programmi occorrono necessariamente i mezzi materiali e pertanto faccio un caloroso appello ai soci affinché, oltre a restare fedeli ai nostri colori sociali cerchino tra i loro amici nuovi soci. Naturalmente rinnovo l'appello alle ditte e perché no, all'Automobile Club di Treviso per il quale noi tutti gareggiamo.»

Il dottor Van den Borre ha risposto brevemente al presidente della Conegliano Corse, esprimendo il suo compiacimento ed augurando alla giovane scuderia successi sempre migliori. E' stata quindi la volta del primo cittadino di Conegliano dottor Antonello il quale ha assicurato il suo interessamento e quello dell'amministrazione civica a favore della Scuderia Conegliano Corse, che costituisce un vessillo della cittadina trevigiana in tutta la nostra penisola.

A questo punto la riunione è entrata nella sua parte più interessante, quella cioè delle premiazioni dei piloti che hanno tenuto alto i colori dello scudetto con il castello medioevale. Sono state consegnate coppe e medaglie ai migliori delle varie specialità. Ecco le classifiche dei campionati sociali, settore velocità: 1. Ausano Biancolini; 2. «Giampietro»; 3. Luciano Daminato; 4. «Falumas»; 5. Amedeo Francescon; 6. «Gigi». Rallyes nazionali: 1. «Giampietro»; 2. «Gigi»; 3. Borsato; 4. «Errebi»; 5. Francescon; 6. Zanetta. Regolarità: 1. Ernesto Danieleto; 2. Orfeo Cattarin. La bella serata si è conclusa con un brindisi alle fortune della Conegliano Corse.

Attilio Trivellato

Con 35 mila lire alle Gare-Club

ROMA - Oltre alla nuova attività agonistica, che come detto avrà svolgimento autonomo, continua nel '72 la normale attività istruttiva di Morrogh. Quest'anno oltre al normale corso che costa come è noto 215.000 lire, viene offerta la possibilità di disputare le gare-club a lire 35.000 (con pieno rischio della scuola) e di poter disputare il corso su ben cinque circuiti. Inoltre, a particolari condizioni economiche, sarà possibile avere le macchine della scuola o di Pirola per disputare alcune gare di F. Ford, ed anche la possibilità di correre per la Oriani-Morrogh Racing.

Sono stati inoltre istituiti premi in denaro per coloro i quali si piazzano nei primi tre posti in qualsiasi gara.

Il calendario dell'attività della scuola è il seguente:

Febbraio: 3-4/10/11/17-18 Vallelunga; 24-25 Magione.

Marzo: 3-4 Magione; 10-11 prova addestrativa, Vallelunga; 17-18/19/24-25 Magione; 31 Varano-Melegari.

Aprile: 1-7-8 Varano Melegari; 14-15 prova addestrativa, Magione; 21-25 Casale Monferrato; 26-30 Varano Melegari. Maggio: 1 Varano Melegari; 5-6/12-13 Magione; 19-20 prova addestrativa, Varano Melegari; 26-27 Casale Monferrato; 31 Vallelunga.

Giugno: 3 Vallelunga; 9-10 Varano Melegari; 16-17 Casale Monferrato; 21 Magione; 23-24 prova addestrativa, Vallelunga; 29-30 Varano Melegari.

Luglio: 7-8 Vallelunga.

Agosto: 14/15 Monza.

La Scuola PILOTI torna ad avere una squadra-corse

MORROGH rilancia Cammarone

ROMA - Quando, cinque anni fa, l'irlandese Henry Morrogh giunse in Italia con due non giovanissime Lotus con due non giovanissime Ford ed i signori Oriani ed Ubaldini che molto hanno fatto per far concretizzare a Morrogh i programmi per quest'anno.

Dopo aver abbandonato le corse quasi totalmente nel '71 e nel '72, Henry Morrogh grazie anche all'appoggio di Gabriele Oriani, farà correre nel '73 una squadra di tre Lotus di Formula Ford che verranno assistite e seguite da una équipe autonoma, completamente separata dalla scuderia. Sulle tre macchine della «Oriani-Morrogh Racing» correranno Oriani Cammarone, lo sfortunato quanto promettente pilota ex-allievo di Morrogh, Capillo e Carpano che si alterneranno sulla seconda macchina, e Stefano Nisenti, che si è rivelato come il miglior pilota della scuola nel '72-'73.

Poiché le nuove macchine arriveranno a stagione inoltrata, le gare di inizio campionato verranno disputate con due De Sanctis dotate di motore '73, che verranno poi sostituite con le nuove Lotus. Se ci saranno nuovi sponsor non è escluso che si tenti il salto alla F. 3, salto che è previsto nel '74.

La Ford contribuirà alla attività della nuova scuderia affidando la macchina ex-Sassi a Nisenti ed inoltre affiderà al pilota più maturo designato da Morrogh, la Mexico ufficiale della Ford per due gare di campionato. Inoltre, grazie ad un accordo con Gianni Pirola, gli allievi ed ex-allievi che volessero partecipare alle gare, godrebbero di un particolare trattamento da parte del preparatore genovese.

Questo ritorno all'attività agonistica premia gli sforzi di Henry Morrogh e mostra in modo tangibile, al simpatico istruttore irlandese, il successo che la sua scuola ha incontrato. All'inizio della stagione gli allievi sono molti e fra questi non mancano le rappresentanze del gentil sesso, alcune delle quali come Giulia Cardella e la ginevrina Annie Habersund correranno forse in F. Ford

Claudio Porrozi

Il rallyman inglese, BRIAN CULCHETH, che aveva avuto dei dissapori con la British Leyland, ha fatto la pace e continuerà a usarne le vetture anche quest'anno. Ha un programma molto ambizioso, con vari rallyes internazionali, iniziando con quello di Hong Kong, patrocinato dalla Rothmans.

Prima del G.P. di Argentina la Ladbroke offriva SCOMMESSE per il campionato mondiale F. 1 alle seguenti condizioni: Fittipaldi a 7-4, favorito; Stewart 2-1; Regazzoni 8-1; Hailwood e Peterson 10-1; Beltoise 14-1; Hulme e Ickx 16-1; gli altri 20-1 e oltre.

Peter Aschcroft e GERRY BIRRELL stanno provando la GT70. Se tutto andrà bene la vettura verrà usata per tutte le gare nazionali francesi, affidata probabilmente a Guy Chasseuil.

DE ADAMICH-SERBLIN a Roma con la MARCH-BMW?

VICENZA - «Sagra dello sponsor», venerdì scorso a Vicenza, per la presentazione dei programmi delle vetture March di varie categorie e formule importate dai fratelli Trivellato. Infatti, la maggior parte dei piloti entrati quest'anno nell'orbita della March ha potuto affrontare la stagione con alle spalle un forte appoggio finanziario, una tendenza che siamo lieti di constatare allargarsi sempre più anche nella scena automobilistica italiana.

La simpaticissima riunione «ruotava» ovviamente attorno alla vettura ed allo sponsor principale, la March-BMW 73S che la «Ceramiche Pagnossin» ha messo a disposizione di Gabriele Serblin, un vicentino 22enne che ha già avuto occasione di dimostrare quanto vale lo scorso anno, con una Chevron 2000. Il comm. Pagnossin, che è un po' il portabandiera degli sponsor italiani grazie alla Formula 1 con cui corre de Adamich, non era presente perché trattenuto a Milano da impegni di lavoro, ma era rappresentato a Vicenza dal rag. Moro e dal dott. Zanon.

Francesco Trivellato, anche a nome del fratello Pino, ha in breve riassunto i programmi '73 che fanno capo alla sua officina.

Innanzitutto, Campionato Europeo Marche con Serblin, patrocinato appunto da Pagnossin, e con Hezemans, che usufruirà di una vettura-casa as-

sistita dai Trivellato. Per Serblin, si parla già di debutto alla 6 ore di Vallelunga con un compagno che potrebbe anche essere de Adamich — presente alla «vernice» con Donatella — sempre che all'Alfa stia bene. Altrimenti, potrebbe fare coppia con Mauro Nesti, anch'egli intenzionato a debuttare a Vallelunga con la March-BMW acquistata dalla Cebora (che già lo ha aiutato lo scorso anno), a meno che ognuno non corra con la sua macchina e con altri coequipier.

Una terza March-BMW Sport è stata acquistata dal napoletano Ciro Nappi. Per quanto riguarda la Formula 2, i fratelli Vittorio e Tino Brambilla, appoggiati come al solito dalla Beta-Utensili, stanno attendendo con impazienza le due March-BMW 732 con cui correranno quest'anno nel Campionato Europeo di Formula 2.

Con la monoposto di Formula 3, di cui un esemplare era «presente», correranno come già noto i piloti Tenani, Albertin, Franzoso, Avigni, mentre anche Paolo Bozzetto sarà della partita quest'anno nella terza formula, con una March-Novamotor «sponsorizzata» dalle Cucine Elba. A proposito di Bozzetto, la scorsa settimana è stato a Misano con questa vettura ed ha ottenuto, dopo pochi giri, un 1'25" estremamente indicativo, se si pensa che il record (ma con la strozzatura da

23 mm) appartiene a Vittorio Brambilla in 1'23"3.

I Trivellato avranno anche una F. 3 diciamo così «ufficiale», che correrà per i colori della Zanella, un'industria di abbigliamento, sulla quale avrebbe dovuto correre Gigi Fontanesi. Poiché i programmi del modenese sono ancora troppo condizionati dai postumi della frattura da lui subita alla gamba lo scorso anno, i Trivellato si sono accordati con Walter Donà, che così si alternerà fra questi programmi e quelli con la Filipinetti in Gran Turismo.

Naturalmente, i Trivellato continueranno il loro lavoro di preparazione indirizzato soprattutto sulle Fiat 128 coupé. A questo proposito pare che «Girasole» si sia deciso a continuare nella classe 1150, mentre per Turizio i programmi sono ancora incerti. Pareva in un primo momento che il napoletano riuscisse ad accordarsi per correre con una March-BMW Sport, mentre questa possibilità ora l'avrà probabilmente dalla scuderia Vesuvio tramite Ciro Nappi, che ha appunto comperato una 73S. Non è escluso — per lo meno i Trivellato non lo escludono — che Turizio faccia anche qualche gara con la Formula 3 in alternativa con Donà. Quello che è certo è che non lo rivedremo con la 1300 coupé gruppo 2, che fra l'altro è in vendita.



La coppa per procura

TORINO - La «Coppa d'Oro Gancia» messa in palio per premiare il pilota e la vettura italiana primi classificati nella graduatoria generale del Rally di Montecarlo, per le qualità tecniche ed agonistiche che hanno caratterizzato la loro prova è stata assegnata a LELE PINTO e alla FIAT. La Coppa d'Oro Gancia è stata ritirata per conto di Lele Pinto impegnato nel Rally della Costa Brava, dall'ing. Ferdinando Russo, dirigente della squadra Fiat-Rally (a destra nella foto), dalle mani del dott. Vallarino Gancia (a sinistra) e alla presenza del dott. Marsaglia rappresentante ANFIA nella CSAI.

Premiati i «Delfini»

TARANTO - Breve ma significativa cerimonia quella organizzata dall'AC Jonico e dalla locale Scuderia «Delfini» per la premiazione dei campioni sociali 1972. Per l'occasione hanno altresì ricevuto premi i pionieri della guida e gli alunni vincitori del concorso provinciale di Educazione stradale.

In apertura dell'incontro, che si è tenuto nei saloni gentilmente concessi di un noto albergo, presenti le più rappresentative autorità cittadine e del mondo dello sport, quali il sindaco, prof. Franco Lorusso, il provveditore agli studi, dott. Mingrone, l'assessore al turismo e allo spettacolo del Comune di Taranto, dott. Giudetti e altre, ha preso la parola l'avv. Michele Lo Forese, presidente dell'ACI di Taranto che ha sottolineato con parole alquanto significative l'importanza della cerimonia e soprattutto dello sport automobilistico.

Hanno poi preso la parola il sindaco Lorusso, il provveditore agli studi ed infine il presidente della Scuderia «Delfini», avv. Raffaele Martini che ha illustrato l'attività agonistica dei piloti e della Scuderia per il 1972. Le presenze nelle gare per il 1972 da parte dei piloti sono state 11 nella velocità, 7 nei rallies e 5 nella regolarità. Circa i risultati c'è da citare le due vittorie di classe nella velocità e un settimo assoluto nella categoria rallies. Sono stati premiati i campioni sociali nelle persone dei piloti Giacomo Comegna per la velocità e la regolarità, Gennaro De Ange-

lis per i rallies. Hanno ricevuto anche premi i secondi classificati e buona parte dei piloti della scuderia che per motivi di vario ordine non sono potuti entrare nella classifica sociale, ma che, ha detto il presidente Martinelli, hanno contribuito lo stesso a portare il nome della Scuderia in varie corse.

A chiusura della bellissima e riuscitissima cerimonia i concessionari SIAI-Opel di Taranto hanno consegnato al pilota Gennaro De Angelis le chiavi della Opel Ascona 1900 S.R., con la quale il rallymen correrà l'intero campionato rallies del 1973.

m. f.

Nell'EURO Montagna SHANGRY-LA' venderà... cara la pelle!

FIRENZE - Romano Martini, il popolare «Shangry-La», sponsorizzato quest'anno «Etienne-Aigner» pelletterie, parteciperà con la sua Surtees TS 10 formula 2 a tutte le gare del campionato europeo della montagna (Ampus-Dranguina, Dobratsch, Montseni, Berchtesgaden, Trento-Bondone, Cesana-Sestriere, St. Ursanne e Mont Ventoux), nonché ad alcune gare in pista. Inoltre, con una Raymond sport 2000, con la quale ha sostenuto alcuni tests sulla pista di Misano, Martini ha intenzione di partecipare anche a qualche prova dell'Euro marche 2000.

Decisa una organizzazione più rigida ed efficiente Sezione rally nella «Etna»

CATANIA - Con una sobria cerimonia, che si è tenuta nei locali del sodalizio, la SCUDERIA ETNA di Catania ha radunato piloti e sportivi per premiare i propri piloti che nel corso della stagione sportiva recentemente trascorsa si sono messi particolarmente in luce sui vari campi di gara ove sono stati impegnati. Sulla base dei piazzamenti riportati nelle varie competizioni a cui ha partecipato, è stato premiato come campione sociale 1972 il pilota catanese Mario Litrico. Alle spalle di Litrico si è piazzato l'altro pilota catanese Giuseppe Pantò e quindi sono stati premiati nell'ordine: Paolo D'Amico, Vito Cocco, Giovanni De Marco, Giuseppe Barbanti, Gianfranco La Mazza, Vincenzo Seminara, Michele Marino, Giovanni Musumeci, «Zeller», Filippo Zuccarello, Lorenzo Stella, Franco Seminara, Mario D'Amico, e quindi S. Massimino, S. Pappalardo, A. Di Bella, «Walther», A. Casella, G. D'Amico, «Sarker» A. Bonaccorsi, A. Nicolosi. A tutti sono state consegnate vistose coppe, trofei, nonché medaglie che sono anche servite per premiare l'attività di alcuni preparatori, come Genovese, Sabbia, Panebianco, particolarmente vicini alla Scuderia come ai piloti e alle loro macchine.

Nel corso della serata non si è solo proceduto alla premiazione, ma si è anche fatto il punto sulla situazione sui programmi, sull'organizzazione e su questo si è, in modo particolare, soffermato il presidente avv. Giuseppe Alongi, il quale ha evidenziato come sia intenzione degli attuali dirigenti creare un organismo efficiente, serio, funzionale, che possa dare ai piloti e agli sportivi ogni possibile assistenza. Proprio per attuare que-

sto programma si è innanzitutto stabilito di creare una rigida organizzazione amministrativa e sportiva, impostando in pari tempo una disciplina di scuderia che dovrà essere rispettata e seguita sui vari campi di gara.

Si continuerà con l'assistenza ai piloti e alle loro macchine con un furgone appositamente attrezzato e ulteriormente potenziato; si ridurrà la quota sociale e di associazione alla



Mario Litrico, campione sociale della Scuderia Etna di Catania, mentre premia con una delle coppe a lui assegnate il meccanico Panebianco per l'assistenza fornitagli durante l'anno '72

scuderia per permettere l'iscrizione di molti giovani piloti; a tutti gli iscritti verrà assegnato un giubbotto sportivo coi colori della Etna. L'assistenza tecnica sarà curata, così come per il passato, dal direttore sportivo Girolamo Pernicciaro e da Franco Sabbia che avranno però come consulente tecnico il noto meccanico Vito Sabbia. Fra le tante iniziative programmate, degna di particolare menzione la probabile creazione di una «sezione rally» sulla base di particolari accordi che si sta cercando di definire con la Fiat alla quale è stata chiesta anche una scocca del 128 per Litrico, da affidare poi a Filipinetti. Per quanto riguarda il parco macchine la Scuderia potrà contare su due Opel-Conrero (una 3000 Commodore e una 2000 GT), una Manta, una AMS 1000, alcune BMW 2002, una Chevron 2000 e probabilmente una Pantera De Tomaso.

Il nuovo corso della scuderia catanese dimostra, quindi, un certo risveglio e tenta il rilancio del sodalizio, almeno secondo i programmi presentati. Logico quindi che tutti siano in trepida attesa.

Nuccio Marino

● Il TEAM RONDEL non sostituirà Johnny Gerber nella sua squadra non francese che sarà dunque formata da Schenken e Scheckter. Nessuno dei due Team Rondel parteciperà al primo round del trofeo di F. 2 a Mallory Park, come del resto avevamo già detto, perché ritiene di servire meglio le sue mete svolgendo molte prove.

● Quest'anno il direttore del TEAM SURTEES di F. 2 sarà John Wickham, che sostituisce Pete Briggs, tornato alla March. Già confermata l'iscrizione di due STP-March alla gara di Mallory Park che, fra parentesi, verrà disputata in due manche di 50 giri, sul piccolo, stretto circuito. C'è qualche reticenza, a proposito del compagno di Jarier alla March F. 2 però si sa che si tratterà di un «divo» del grand prix (il nome ovvio sarebbe Beltoise o Regazzoni; ma la BRM non vuole). Altre iscrizioni confermate comprendono quelle di Vandervell su March-BMW, delle GRD di Wisell, Gunnarsson e Williamson, delle Chevron per Birrell, Gethin e Morgan, delle Surtees per Hunt (e forse de Adamich).

● La FORD FRANCE ha ottenuto la «grazia», se non altro temporanea, per la GT 70, probabilmente contro i desideri dei pezzi grossi del settore corse della Ford Europa. Un paio di queste vetture parteciperanno a certi rallies francesi. Intanto in Inghilterra si sta rivedendo la trasmissione, sempre piuttosto fragile in passato.

Da maggio a settembre ecco le date «CADETTI»

MILANO - La SIAS e l'A.C. Milano hanno emanato il regolamento del «9. Trofeo Cadetti Agip 1973» riservato alle vetture di Formula Monza, precisando che le date di svolgimento sono state definitivamente fissate per i giorni: 10, 17 e 24 maggio, 7, 14, 21 giugno, 5 luglio, 30 agosto, 5 e 13 settembre, mentre le date del 20 e 27 settembre sono state tenute di riserva per eventuali recuperi. Com'è noto, le gare si svolgeranno sempre alle ore 21 (ore 19-20 verifiche preliminari e 20-20,45 prove ufficiali) con il sistema batterie e finale. La distanza da coprire sarà di km 28,860

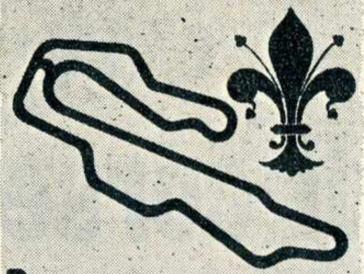
(giri 12 della pista Junior dell'auto-dromo di Monza) per le batterie e di km 48,100 (giri 20) per la finale.

I premi gara per gara consisteranno in L. 120.000 al primo, 75.000 al secondo, 45.000 al terzo, 37.500 al quarto, 22.500 al quinto, 100 litri di carburante Agip al 6., 80, 50 e 40 rispettivamente al 7., 8. e 9. classificati. Il Trofeo Cadetti prevede una classifica finale per la quale sono previsti i seguenti premi: al 1. Trofeo Cadetti Agip e 400 litri di benzina; al 2. una coppa e 200 litri di benzina; al 3. una coppa e 100 litri di benzina.

TURIZIO lascia la BRESCIA-CORSE

NAPOLI - Cosimo Turizio, che da quest'anno sarà legato alla Scuderia VESUVIO di Napoli e non più alla BRESCIA CORSE, con molta probabilità parteciperà alla 6 ore di Vallelunga, alla Targa Florio e alla 1000 Km di Monza in coppia con Ciro Nappi (il presidente della VESUVIO), che ha acquistato una MARCH-BMW 2000. Non è escluso che Turizio possa avere anche la possibilità di correre all'estero, in alcune gare dell'Europeo Marche 2000, in coppia con Gabriele Serblin: in quel caso però il pilota napoletano difenderà i colori del Team Pagnossin, con il quale Serblin ha appena concluso l'accordo per la stagione europea '73.

MUGELLO CORSE FIRENZE



Piloti CARLO BENELLI

Una Scuderia per un autodromo

FIRENZE - C'era da aspettarselo, anche se non fin da ora: la costruzione dell'autodromo internazionale del Mugello sta risvegliando l'assonnato mondo fiorentino delle corse di auto. I primi a sfruttare il famoso nome sono stati un gruppo di giovani appassionati che hanno creato una nuova scuderia con la denominazione «Mugello Corse Firenze» - Gruppo Piloti Carlo Benelli. La formazione è stata presentata nei giorni scorsi presso la sede dell'ACI Firenze, dove ogni mercoledì sera si riuniscono i soci:

L'idea di costituire una nuova scuderia fiorentina circolava fin dall'estate in quanto Firenze stava sciogliendo in quanto Firenze stava sciogliendo in quanto Firenze stava sciogliendo. In un primo tempo vi sono stati anche tentativi da parte dei promotori, fra i quali uno dei più attivi è stato Riccardo Ferrini, di una fusione delle formazioni già esistenti e cioè la «Scuderia Tre Pietre» e la «Scuderia Firenze Corse-Biondetti». Molti i contatti, ma molti anche i punti di frizione non superati e quindi la fusione — molto fiorentinamente — non si è verificata. La «Tre Pietre» continua da sola la sua sorprendente ascesa, la «Biondetti» ha annunciato un potenziamento, gli altri appassionati, unendo anche un gruppo di Prato, hanno dato vita alla «Mugello Corse», con apporti diretti di capitale e le iscrizioni dei soci.

La scelta della denominazione con la parola Mugello è stata accolta con interesse dai dirigenti dell'ACI, ingegnere Borracci e dottor Pampaloni, i quali hanno però sottolineato che tanto nome però significa anche un grosso impegno per coloro che corrono sotto questa bandiera: sarebbe un vero peccato che la nuova formazione non fosse all'altezza del prestigioso nome.

Accanto al Mugello il nome di Carlo Benelli, in memoria dello scomparso amico il cui ricordo è ancora vivissimo nell'ambiente.

Presidente della nuova scuderia è l'avvocato MARIO NESI, scelto «perché giovane e sconosciuto», vice Roberto Bortolotti; consiglieri Giancarlo Cocchini, Silvestro Carnesecchi, Vittorio Ciardi, Carlo Belli, Pieri Luigi Bruschetti, Lionello Cubattoli, Roberto Nannei, Piero Papeschi, Cesare Farinon, Armando Lumini, Andrea Lascialari, Giancarlo Bandinelli, Pierluigi Clemente. Come si vede un consiglio pieno di «addeiti ai lavori» il che fa ben sperare per l'attività sportiva che sarà diretta da Bruschetti. Per questa stagione piloti sicuri sono Ciardi, Belli, Bruschetti, Fargion, Lumini, Lucarelli, Nannei, Moscardini, Aquilini. Si vociferano anche altri nomi in attesa di conferma, specie per quanto riguarda abbinamenti con uomini delle formule più prestigiose. I settori di attività comprendono la velocità, il rallycross, rallye, Trofeo Ford Mexico, regolarità. Per ora la «Mugello Corse» non ha un sponsor ufficiale ma l'interesse destato dalla nuova formazione ed il programma sportivo annunciato sembra che abbiano smosso un po' le acque, cosa non facile a

Firenze dove gli unici sponsor si indirizzano quasi esclusivamente sul ciclismo e calcio.

Per gli interessati ricordiamo che la sede è presso l'ACI Firenze e che la quota associativa ammonta a diecimila lire l'anno.

Nella stessa occasione anche la Scuderia FIRENZE CORSE BIONDETTI ha annunciato, per mezzo del consigliere Giampiero Fici, il «programma» per il 1973. La festa sociale si svolgerà in clima campagnolo ai primi di marzo e durante la manifestazione sarà consegnata l'«Insegna HP» 1972 all'ingegnere Enzo Ferrari, come già avete letto su queste pagine. Anche per il 1973 vi sarà un campionario sociale, ammesso che non sia ripreso il discorso della unificazione che secondo taluni è sempre possibile.

Sono inoltre allo studio forme di incoraggiamento per i giovani e la costituzione di una scuola di addestramento non appena sarà agibile l'autodromo del Mugello; inoltre è prevista anche una serie di corsi per cronometristi di rally. Il programma sportivo non è stato comunicato, né

Risolti i dubbi della «FILIPINETTI» a Modena (dopo il divorzio-lampo del d. s. ELFORD a Ginevra)

PARKES si rilancia con la FIAT X 1-9

MODENA - Dopo tutto il parlare che se n'è fatto con il «terremoto» di Ginevra, con Elford che è durato solo due mesi direttore sportivo del team, e dopo i timori di ridimensionamento della scuderia Filipinetti, finalmente pare che la piccola officina di Formigine che fa capo a Mike Parkes possa riprendere a lavorare tranquillamente. Infatti, è stato confermato che la «sezione italiana» della scuderia Filipinetti resterà a Modena, ed in questi giorni Parkes ha finalmente trovato pane per i suoi denti.

Infatti, si sta curando la preparazione di un esemplare delle recenti Fiat X-1/9, la piccola granturismo che verrà omologata il 1. aprile. La vettura, oltre all'omologazione, sarà dotata di una fiche che comporta tutti gli aggiornamenti «faticosamente» messi insieme in un paio d'anni dalla 1300 128 coupé: quindi, parafranghi allargati, bielle ed albero motore in acciaio, frizione speciale e, molto probabilmente, i freni anteriori Girling e posteriori a disco che la stessa 128-1300 avrà in fiche appunto il 1. aprile.

La X-1/9, appena preparata, sarà esposta al Salone di Genova ed alla sua chiusura immediatamente portata in camion al Nurburgring dove Walter Donà la porterà al debutto nella 300 Km tedesca, prima prova del Campionato Europeo Gran Turismo. Una gara che è in calendario proprio il 1. aprile, giorno in cui inizia la vita sportiva della nuova vettura torinese.

Per quanto riguarda gli altri programmi di Mike Parkes, a Formigine

è stata curata la preparazione delle 128 turismo che correranno in Francia e soprattutto è stato compiuto un interessante lavoro di aggiornamento sulle monoposto Martini Formula 3 della scuderia Filipinetti. Recentemente, Donà è stato al Paul Ricard a collaudare, con esito molto buono, la Martini-F3 di Albero «rivista» dall'équipe di Mike Parkes. Inoltre, a Formigine proseguono le preparazioni delle 128 per i clienti sia «stradali» che gruppo 2, mentre per quanto riguarda i programmi più avanzati è stata già iscritta dalla Filipinetti una Ferrari Daytona alla 24 ore di Le Mans, che sarà pilotata da Walter Donà, Bruno Pescia ed Umberto Grano.

E per quanto riguarda Mike Parkes pilota? «Credo ormai di avere chiuso» — ci ha detto l'ingegnere inglese — «occorre decidersi a fare una scelta, ad un certo momento. Ho provato a fare qualcosa, in questi recenti anni, ma ormai mi sento vecchio, ci sono tanti giovani che vanno fortissimo...»

Abbiamo anche chiesto a Parkes come si presenta la stagione per la sua scuderia. «Direi molto interessante. Oltre al campionato con la X-1/9, che debutterà al Nurburgring e prenderà parte a tutto il campionato più alte corse, come ad esempio la Targa Florio, c'è il lavoro sulle Martini che mi ha dato soddisfazione. Le vetture Lola 2 e 3 litri, invece, rimarranno a Ginevra». Mike ci parla anche degli autodromi di Modena, che sulla carta sono addirittura due, ma in realtà nessuno è agibile.

«Ho speranza che almeno si possa

momentaneamente riaprire il vecchio impianto, per darci almeno la necessità di provare senza i disagi e le spese di una trasferta. Sono convinto che qualcosa in questo senso si finirà per fare».

m. m.

Il RALLY CAMPANIA si farà (anche se non è internazionale)

NAPOLI - Sul n. 6 di AUTOSPRINT abbiamo pubblicato una notizia relativa all'annullamento del Rally della Campania, organizzato dal quotidiano napoletano «ROMA» ed in programma per il 25 aprile. Avevamo ripreso la notizia apparsa sul n. 67 del notiziario FIA dove, nella parte rosa, alla voce «calendario sportivo - circolare n. 1», è scritto: «25 aprile - Coppa città di Napoli - Giro della Campania - annullato». In realtà la notizia non è del tutto sbagliata, infatti il Rally della Campania è stato annullato come Rally internazionale (la richiesta di «promozione» è stata infatti ritirata), ma resta in vita come Rally valido per il Trofeo Nazionale Rally.

La scomparsa del Rally della Campania altrettanto sarebbe suonata come una cosa abbastanza strana e paradossale, ove si consideri che proprio in questi ultimi giorni si è riunita a Salerno la CSAR, la Commissione Sportiva Automobilistica Regionale (della Campania) e che da questa prima riunione, diciamo operativa, è scaturito un accordo affinché tutti gli A.C. provinciali collaborino con i colleghi del ROMA alla organizzazione del rally. Inoltre già si è al lavoro per apportare alcune modifiche al percorso: sembra certo, per il momento, che ci passerà anche per la strada «autodromo» del Laceno, nei pressi di Avellino.

Anche ai ladri piacciono le corse Rubati 2 COSWORTH e due BMW «speciali»

MILANO - E' un periodo evidentemente propizio, questo, per i ladri «agonistici». Infatti, anche se non se ne è parlato sulla stampa quotidiana, un altro furto è stato messo in atto nella scorsa settimana, ed il «malloppo» è costituito addirittura da due vetture sperimentali BMW che erano in Italia per delle prove sulla pista sperimentale della Pirelli, a Vizzola Ticino. Non è improbabile che si tratti di un furto «industriale», legato cioè ad interessi del mondo automobilistico, com'è già capitato nella stessa BMW quando, qualche anno fa, sparirono due autotreni che stavano portando in Germania i modelli degli stampi per nuovissime carrozzerie studiate da una azienda italiana.

Il noto specialista bolognese di motori da competizione Luciano Fioretti (ex Tecno) che, con l'artigiano carrozziere Ferruccio Guidicini ha recentemente aperto una officina di preparazioni in Via Malvasia, ha iniziato sotto una cattiva stella la sua attività stagionale. Approfitando della difficoltà (da parte dei vicini) di riconoscere nottetempo un autotreno «buono» da uno fasullo, i soliti ignoti sono penetrati nella vecchia officina ed hanno rubato due motori Ford-Cosworth 2000 (uno di Tondelli e uno di Buonapace), due cambi Hewland, tre iniezioni Lucas, ingranaggeria ed attrezzeria varia per il valore di oltre 10 milioni. Fortunatamente non hanno potuto caricare, forse per il troppo peso, un motore Chevrolet 7,6 ed uno Alfa 1300 completi di cambio, già pronti per essere montati sulle rispettive vetture.

si è fatto accenno alla misteriosa variazione della ragione sociale, variazione a quanto sembra momentanea ed ora rientrata, apparsa solo su un giornale locale e nella quale anche la «Firenze Corse» aveva aggiunto la denominazione «Mugello», non si sa bene a quale scopo, dato che la decisione era stata presa proprio nei giorni in cui stava per essere annunciata la nuova formazione.

Marco Grandini

Campionato campano

NAPOLI - La Commissione Sportiva Automobilistica Campania è al lavoro per il varo di un campionato regionale riservato ai piloti della Campania, i quali potranno guadagnare punti anche in corse «fuori zona», come Potenza e la Sila. La regolamentazione è allo studio, ma non è improbabile che il campionato scatti già da quest'anno, con la Coppa Primavera.



Sopra: Andrea Papa viene premiato dal segretario provinciale

Cronometristi cantanti a Padova

PADOVA - Conosciamo le qualità di cronomen degli iscritti alla segreteria padovana della Federazione Italiana Cronometristi, ma non quelle vocali che abbiamo potuto accertare nel corso dell'annuale riunione delle premiazioni tenutasi all'Hotel Plaza, presentati tra gli altri il dottor Carlo Dal Ben consigliere nazionale della FIC, il consulente regionale cav. Sandro Gadon, i segretari provinciali rag. Gabriele Lanza di Vicenza, Giovanni Silvestri di Rovigo, Aldo Martina di Treviso, Armando Antoniazzi di Verona, oltre naturalmente al cav. Cesare Ragazzi segretario di Padova che, con la gentile signora Silvia, ha fatto gli onori di casa.

A parte la cerimonia delle premiazioni, la serata ha avuto un gustoso e suggestivo epilogo: ogni cronometrista ha dovuto esibirsi al microfono in una canzone di suo gradimento accompagnato dalla fisarmonica. E a questo punto si è assistito ad una passerella davvero spassosa e colorita che non ha mancato di stimolare... l'appetito anche dei più scettici circa la riuscita di questa proposta. Sicché abbiamo visto esibirsi l'anziano ma sempre molto sportivo prof. Giovanni Saggioli, il decano dei cronometristi padovani, che data l'età e non avendo quasi più voce si è limitato a spalancare per bene la bocca dimostrando di accettare lo scherzo con molta semplicità.

Poi è stata la volta ad uno ad uno di tutti gli altri, da Gregnanin che ha

cantato un allegro menestrello, al prof. Pertile che ha dato il via ad una serie di canzoni popolari di montagna che hanno portato tutto l'uditorio ad accompagnarlo. Insomma una serata pienamente riuscita che ha fatto dimenticare i tanti sacrifici, le numerose notti trascorse al freddo durante i vari trasferte, le lunghe attese di varie competizioni.

Ed ora ecco in breve il consuntivo di una delle segreterie che va per la maggiore: 234 servizi nel 1972 con 795 presenze, tra cui numerose nei settori dell'automobilismo e motociclismo. Per quanto riguarda il numero delle presenze individuali la palma della vittoria è andata a Giovanni Machesini con ben 120 presenze, seguito da Andrea Papa con 103 e quindi Antonio Conte con 77, Cesare Ragazzi con 34, Giovanni Pertile con 31, Stalzer con 30; seguono Mario Murex con 25, Davere con 16, Acquesta con 17, Stalzer con 30, Grassetto con 42, Grigolin con 42, Lilla con 25, Bruno Grassetto con 28, Brunazzo e Giacomelli con 7 e Pettinella con 5. Il segretario cav. Cesare Ragazzi ha fatto un rapido consuntivo dell'attività svolta nel 1972 sottolineando come nella passata annata i servizi siano notevolmente aumentati nei confronti del 1971. La segreteria padovana ora dispone di trentuno cronometristi dei quali sei provenienti dal recente corso.

a. t.

Dopo lo scandalo dei milioni buttati per la registrazione del G.P. BRASILE poi trasmesso in briciole



Da Tele - BIELLA lezione (di corse) alla Tv

tv

Programmi dal 20 al 26 febbraio

DOMENICA 25
Programma nazionale
Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI
Programma nazionale
Ore 13,40 (al termine del telegiornale) - Sport.
Ore 19,45 - Telegiornale sport.
Ore 20,40 (al termine del telegiornale) - Sport.

TV Svizzera

MARTEDI' 20
Ore 21,50 - Notizie Sportive.

SABATO 24
Ore 22,10 - Sabato sport.

DOMENICA 25
Ore 18,00 - Domenica Sport
Ore 22,05 - La Domenica Sportiva (parzialmente a colori)

LUNEDI' 26
Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.

radio

GIOVEDI' 22
Secondo programma
Ore 18,00 - Speciale Sport.

SABATO 24
Secondo programma
Ore 11,35 - Ruote e motori.

DOMENICA 25
Programma nazionale
Ore 22,40 - Sera sport.
Secondo programma
Ore 12,00 - Anteprima sport.
Ore 17,30 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.
Ore 20,30 - Sera Sport

LUNEDI' 26
Programma nazionale
Ore 8,00 - Lunedì sport.
Ore 20,00 - Radiosport.

TUTTI I GIORNI
Secondo programma
Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.
Terzo programma
Ore 18,30 - Bollettino transabilità strade statali.

SABATO-DOMENICA
Programma nazionale
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.
Secondo programma
Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.



I tre telecronisti della famiglia Tele-Biella, al lavoro: Peppe Sacchi, Fausto Bonino, Denisa Visentin. Alla telecamera Lido Guabello

Gli italiani d'America insorgono contro la GM

NEW YORK — Alla TV americana in questi giorni la General Motors ha presentato uno « sketch » pubblicitario della « Oldsmobile », impostato su una tecnica e su un'espressione nettamente offensive per la comunità italo-americana.

Il guidatore — che si intravede appena nel buio — parla con forzato accento italiano (pur essendo di altra nazionalità) e nel suo dire anche se non ne fa esplicito cenno, tira in ballo la mafia. Egli parla de « il signore » (che dovrebbe essere un tipo di Oldsmobile, ma nessuno sa chi sia veramente il « signore »). Anche il resto della pubblicità è di pessimo livello. Il giornale italo-americano « Il Progresso » in un violento editoriale ha invitato la General Motors a sostituire la pubblicità incriminata ed ha sollecitato i suoi lettori ad inviare cartoline di protesta al « chairman » della GM Richar Gerstenberg. Risulta che migliaia di missive sono già giunte sul tavolo del dirigente di Detroit, colpevole soltanto in parte poiché quegli « sketch » vengono preparati dalle ditte di « advertise » di Madison Avenue, note per i più sciocchi caroselli visti negli USA.

... ma quale appuntamento?

offriremo le immagini che ci giungeranno attraverso un collegamento europeo ottenuto via satellite». E a conclusione del servizio stesso col viso indispettito e corrucciato, forse perché il tempo « perso » gli aveva bruciato il suo film scistico, ha tenuto a precisare che « questo era un collegamento videomagnetico tramite l'eurovisione ».

Per rimanere nel proprio personaggio, Alfredo Pigna ha avallato così la presa in giro dei telespettatori; perché lui, più d'ogni altro, avrebbe dovuto sapere che il collegamento « via satellite » non c'è stato dato che la RAI, al contrario delle altre emittenti europee, non ha creduto opportuno d'aderire, accontentandosi di ricevere, da chi aveva sborsato un certo numero di dollari per il collegamento diretto, soltanto uno spezzone di registrazione che è stato commentato dagli studi di Milano da Poltronieri.

L'incantamento del « videomagnetico », che avrebbe dovuto far « sensazione » sui « presunti teleudenti provveduti » non ha tuttavia raggiunto lo scopo prefisso. Perché la delusione di non poter seguire la gara in diretta e dal principio alla fine è rimasta intatta. Le ultime fasi, o meglio gli ultimi due giri di una gara, rientrano ormai nell'ordine naturale delle cose e « la notizia non fa più notizia ».

Questa volta, comunque, la RAI non può trincerarsi dietro la mancata adesione degli altri Paesi europei giustificando la propria astensione per l'enormità della cifra da pagare per il collegamento via satellite. Le altre televisioni hanno avuto il buon senso di mandare in onda la corsa per soddisfare le richieste dei propri abbonati; la nostra sappiamo in che conto tiene i suoi « finanziatori » e ubbidisce soltanto agli ordini superiori.

Che in questo caso devono necessariamente essere di natura politico-economica. Ricercare le cause, le ragioni, le responsabilità è molto arduo; soprattutto perché normalmente ci si trincerava dietro a scuse (o chiamiamoli pure « motivi ») di carattere strettamente tecnico. E con ciò viene tappata la bocca a qualsiasi « curioso » che voglia scoprire la verità. Quella vera. E d'altronde ormai una scusa ufficiale economica non mancherà, con quel taglio al bilancio spese di 5 miliardi, già annunciato. Pagheranno certo gli spettacoli sportivi e no per l'austerità.

Fra poco la F. 1 andrà in Sudafrica e poi tornerà per la stagione europea. Difatti il 29 di aprile si comincia con il Gran Premio di Spagna la stagione europea dei Grandi Premi del Campionato del mondo di quest'anno: è una corsa importante il Gran Premio di Spagna perché vedremo le nuove macchine. Lo ha sottolineato in chiusura lo stesso Poltronieri, dandoci appuntamento per l'occasione. Ma « appuntamento » a chi? E dove? Vorremmo proprio saperlo!... Forse alla TV svizzera (o a quelle « libere » come la biellese, di cui leggete accanto).

Gio' Lunì

Se la scorsa settimana l'automobilismo ha avuto l'« onore della copertina » — avvenimento inconsueto — non ha ottenuto, al contrario, la lunga chiacchierata di presentazione di Alfredo Pigna che, come al solito, ha indirizzato il suo eloquio alle partite di calcio; a tutte quelle notizie — interessantissime senza dubbio per chi di pallone si nutre — ma che già erano state abbondantemente riferite (come sempre) nel corso di tutto il pomeriggio domenicale e che sono state poi ribadite durante la stessa Domenica sportiva: gol, contropiede, pareggi, vincite, perdite, glorie e misfatti dei diversi protagonisti delle grandi « arene calcistiche » di tutta Italia.

All'automobilismo si è poi arrivati, finalmente, dopo tutto il resoconto dello sport nazionale, con un breve filmato (commentato da Mario Poltronieri) e pomposamente sottolineato, sia prima che dopo l'andata in onda del servizio, da Alfredo Pigna come qualcosa di « straordinario ».

« La novità di questa sera » ha detto Pigna all'inizio, « comunque, a parte gli altri sport di cui vi offriremo servizi, notizie e sintesi filmate, sarà il Gran Premio del Brasile di Formula 1 automobilistico del quale vi

● Cambi velocità cinque marce per tutte le versioni 128 ● Autobloccanti per 128 e 124 spyder e coupé (forniti alla squadra ufficiale FIAT) ● Copie cilindriche corte per 128 ● Cambi cinque marce corti per 124 rally

SCOTTI

Viale Europa
50126 Firenze
tel. 686161

ETICHETTE AUTOADESIVE

SERIGRAFIA

SALOMONI

SALSOMAGGIORE · PR · Tel. 75226

BIELLA - Automobilismo « a go go » alla Televisione! Questa notizia potrebbe anche essere interpretata un po' come una presa in giro per gli appassionati del nostro sport. Invece corrisponde assolutamente a verità. E' ovvio che non alludiamo a programmi della RAI-TV, ma nemmeno di una delle emittenti straniere più o meno legalmente captate in Italia, bensì della italianissima « A 21 - TELEBIELLA », la « libera » stazione televisiva di cui si sta ampiamente interessando la stampa non solo del nostro Paese. In breve la sua storia: è l'iniziativa di un giovane regista, Peppo Sacchi, che, insieme ad un gruppo di appassionati amici, ha messo insieme, in due stanzette di un vecchio palazzo del centro di Biella un piccolo ma efficiente impianto con cui ha iniziato a trasmettere via cavo, brevi notiziari, filmati e programmi di vario genere. In un primo tempo erano collegati pochi televisori piazzati sotto i portici delle vie centrali ed in alcuni locali pubblici. La cosa ha fatto scalpore e subito sono cominciate le pressioni e le minacce più o meno velate per costringere Sacchi e compagni a desistere dal proposito di scalfire il sacro monopolio di mamma-TV, fino a che un illustre sconosciuto (nessuno ha malignato sugli interessi che poteva rappresentare) è arrivato a presentare una denuncia per pretese violazioni alle leggi sulle Poste.

In attesa del giudizio della Magistratura le trasmissioni continuavano intanto regolarmente e, proprio durante una di esse, il nostro collaboratore Gigi Mosca, chiamato a dire due parole sulla neo-costituita « Biella Corse » ed a fare un poco il punto sulla situazione dello sport automobilistico locale, si è potuto prendere la grossa soddisfazione di dire di fronte ad una telecamera, e senza tanti mezzi termini, tutto quello che tutti pensiamo del modo in cui il nostro sport è trattato, o meglio maltrattato.

Promosso « sul campo » collaboratore sportivo, Gigi Mosca si è visto così assicurare la più completa disponibilità di tempo e spazio a « TeleBiella » per notizie, filmati, interviste e tutto quanto può riguardare le corse automobilistiche.

Intanto, è cronaca di questi giorni, il pretore Grizi del Tribunale di Biella, rifacendosi all'articolo 21 della Costituzione (A 21 è appunto sempre stata la sigla e la bandiera di TELEBIELLA) ha emesso una coraggiosa sentenza che ha dato piena ragione a Sacchi e C.

In questi giorni Biella è così meta di inviati speciali e personaggi: domenica scorsa ad esempio Enzo Tortora ha potuto tornare a presentare una « Domenica sportiva » in cui ha anche intervistato il biellese Franco Perazio, reduce dal Rally di Montecarlo. Intanto, lavorando a ritmo serrato, una ditta specializzata sta provvedendo a soddisfare le innumerevoli richieste di collegamento; nel giro di pochi giorni saranno alcune centinaia i televisori che potranno ricevere i nuovi programmi, mentre a brevissima scadenza passeranno a qualche migliaio. Sarà la Nuova Frontiera degli appassionati di auto?

La... «mossa nova» FIAT-ALFA

RIO DE JANEIRO - FIAT e ALFA ROMEO si sono strette la mano (per ora) in Brasile. Hanno, cioè, stipulato un accordo in base al quale in quel paese produrranno in comune la loro vasta gamma di autoveicoli industriali. La FIAT quindi assumerà una partecipazione nel capitale della società brasiliana FNM, posseduta attualmente quasi per intero dall'Alfa Romeo, in modo da sviluppare l'attuale attività produttiva di circa 3.000 veicoli l'anno e portarla a circa 15.000 unità annue, tante da permettere alle due nostre grandi fabbriche di attestarsi sui massimi livelli di tutti i mercati latino-americani.

E' suggestivo pensare quali potrebbero diventare gli sviluppi futuri di un «gemellaggio» del genere, nell'eventualità di una evoluzione di quel dirigismo e delle «nazionalizzazioni» industriali in ITALIA. Una vera... «mossa nova» in quel firmamento di balli inediti (economici) dell'industria motoristica mondiale, per dirla alla brasiliana proprio come suggerisce il palcoscenico della novità.



• Nel 1972 in SVIZZERA gli incidenti della circolazione hanno fatto 1723 vittime, mentre 36.700 persone sono rimaste ferite. In rapporto al 1971 si registra un aumento del 2,3% per quanto riguarda gli incidenti, mentre si registrano 50 morti in meno, pari al 12,8%.

• Nel 1972 la CITROEN ha raggiunto alcuni importanti obiettivi: con una produzione di 736.551 autoveicoli (648.956 autoveicoli) ha aumentato di circa l'11 per cento la produzione 1971. L'esportazione ha raggiunto le 349.713 unità (311.704 autoveicoli) nei confronti delle 291.284 esportate nel 1971. In ITALIA sono state esportate 66.345 autoveicoli (ovvero il 30 per cento in più dell'anno precedente).

SALONE in FIERA

• Per la prima volta si terrà quest'anno nel quartiere fieristico di MILANO una specie di «Salone», che offrirà ai visitatori una vasta gamma di novità motoristiche, esclusi però automobili e veicoli in genere. La rassegna si chiamerà «Expomotor».

• La CYGNET FILMS ha girato un film all'epoca della Rothmans 50.000 in cui si vedono alcune parti della corsa particolarmente appassionanti. La sequenza migliore è quella di Ganley e Redman, poi seguono divertenti interviste con alcuni dei piloti. Girato per la Rothmans, il film non la nomina quasi, mentre le rivali, Players e Marlboro, hanno una parte di rilievo. Il film si chiama «The Racers».

• Anche quest'anno la BP assegnerà il suo premio per «IL PILOTA DELLA CORSA», come nelle due passate stagioni. I premi saranno dati per diciotto gare e al termine della stagione giornalisti e rappresentanti della BP sceglieranno il «Superman» dell'anno. Passati vincitori del Trofeo Superman sono stati Williamson e Ian Taylor. Ogni «Pilota della corsa» riceverà un trofeo, un giubbotto da rally e buoni benzina, mentre al «Superman» andrà, come premio speciale, un quadro a olio raffigurante una vettura in corsa.

TOYOTA e C. australiane

• NISSAN MOTOR Co. e TOYOTA investiranno in Australia somme notevoli per costruire in loco i loro prodotti DATSUN e TOYOTA CORONA onde evitare le restrizioni che il governo australiano ha messo in atto sugli autoveicoli che non contengono almeno l'85 per cento di parti fabbricate nel paese.

• A KYOTO (Giappone), in occasione della conferenza sulla sicurezza, la FORD esporrà il suo ESV (veicolo sperimentale sicuro) fondato sulla meccanica della GALAXIE 500 con una carrozzeria opportunamente studiata e corredata di tutti i moderni e più sicuri ritrovati, quali sezioni a «fisarmonica», «air bags», roll-bar a gabbia, volante retrattile, ecc. Il Galaxie ESV sarà dotato anche di ruote posteriori del tipo «sure-track» con sistema frenante antibloccaggio.

Raggiunti i 13 milioni

Un milione dell'ACI per l'ARA

MODENA - Il recentissimo appello che Don Sergio Mantovani e il Comitato Organizzatore hanno lanciato per il reperimento delle somme residue per coprire le spese dell'ARA dei piloti caduti per l'automobilismo, ha trovato una eco illustre, quella dell'Automobile Club d'Italia che ha devoluto per la meritoria iniziativa la somma di un milione. Con l'ACI altri hanno risposto e fra questi il giovanissimo Marco Balconi di Milano che ha accompagnato le sue 1.500 lirette con queste parole: «Riconoscendo sempre in ritardo l'immenso valore della nobilissima idea per l'Ara Piloti, voglio contribuire anch'io con una modesta ma egualmente sentita sottoscrizione».

Ora manca veramente poco per sanare il bilancio e con un altro piccolissimo sforzo da parte di qualcuno che può il traguardo sarà finalmente raggiunto. Ecco l'elenco dei... penultimi (speriamo) sottoscrittori:

Automobile Club d'Italia Lire 1.000.000; Commissari di percorso Brescia 50.000; Champion Sparking Plugs Co. 34.250; Marco Balconi 1.500; Franco Parmigiani (2. offerta) 5.000.

Con le somme sopra indicate il totale raccolto ha superato di poco i 13 milioni di lire.

a MARZAGLIA anche l'aeroporto?

MODENA - Abbiamo buone notizie per il trasferimento dell'aeroporto. Sembra che il dissidio Comune - Aero Club venga risolto. Il Comune sta acquistando una vasta area a sud ovest della città, proprio in località «Marzaglia». Sono poderi adiacenti all'area già acquistata e sulla quale dovrebbe sorgere il nuovo autodromo. Si stanno espropriando questi terreni destinati alla pista di volo e alle infrastrutture accessorie. Il Comune di Modena fa, dunque, sul serio, nonostante l'irrigidimento dell'Aero Club che intende tutelare la sua attività.

Oltre all'area, il Comune garantirebbe il sovvenzionamento per la costruzione del nuovo impianto. Forse l'Aero Club ha... tirato la corda per arrivare a questo scopo. E pare che il risultato stia dando ragione agli appassionati del volo.



• Due giovani elettricisti bolognesi, Giancarlo Nanni e Davide Rocca, a bordo di due scooter appositamente attrezzati, hanno compiuto il «raid marconiano» che da Pontecaccio Marconi li ha portati con un totale di ben 13.500 km di percorso, a Vadsö nel Mare di Barents, esattamente ai confini del Circolo polare Artico. Nelle due foto vediamo gli avventurosi viaggiatori davanti al Mausoleo Marconi prima della partenza e il solo Nanni effigiato ai piedi del cippo che segna il circolo polare (evidentemente Rocca ha scattato la foto)

A prova di urto

• ANDY GRANATELLI ha confermato che Petty, che ha già ottenuto quattro titoli nazionali per vetture di serie, tenterà di ottenere il quinto quest'anno. Inizierà la stagione con una STP Dodge.

• Il pilota francese di F. 3, ETHUIN, quest'anno si metterà con Jean Max per correre con due Martini F. 3 patrocinate dalla Motul e dalla compagnia di assicurazioni Defence Mondiale. Le vetture avranno motori Vegantune e saranno iscritte sotto il nome «Oreca» che sta per gli ex piloti di F. 3 Compain e de Chaunac.

Il caro SICUREZZA

• Si stanno inasprendo le misure di sicurezza ANTI-INCENDIO sui circuiti inglesi e il RAC minaccia di non rilasciare licenze, se non saranno rispettate le regole internazionali anche sui circuiti ove si corrono gare soltanto nazionali. Minacciato il circuito di Rufforth nel nord e gli organizzatori di Cadwell Park hanno già detto che non intendono spendere altro denaro se non quello che può servire per migliorare le agevolazioni per il pubblico: pertanto organizzeranno soltanto gare di moto.

• Jo KARASEK, il costruttore della McNamara Indy, che ha anche riprogettato la March 701 di Andretti, sta costruendo una vettura interserie con motore Porsche. Una sarà pilotata da Herbert Muller.

DETROIT - La FIAT ha consegnato al ministero dei trasporti degli Stati Uniti questo prototipo di piccola vettura sperimentale sicura, che sarà sottoposta a una prova d'urto contro un prototipo di vettura sicura

Ambasciatore mondano



• LONDRA - L'«ambasciatore» della GPI, Graham Hill, dovrà fra l'altro organizzare balli e feste in giardini, durante le quali gli appassionati abbiano modo di conoscere i piloti e costruttori; speciali mostre ante-gara; speciali films pubblicitari, ognuno in lingua diversa per i vari paesi; tournées con cinema ambulanti entro un raggio di km 10 di un circuito, per proiettare film gratuitamente e vendere biglietti per le competizioni; programmi radio e TV in concomitanza con certe gare. Non si può che augurargli buona fortuna, ma a quanto servirà questa attività? Comunque, e questo è costruttivo, l'associazione dei Grand Prix ha accettato di collaborare in pieno con questo programma.

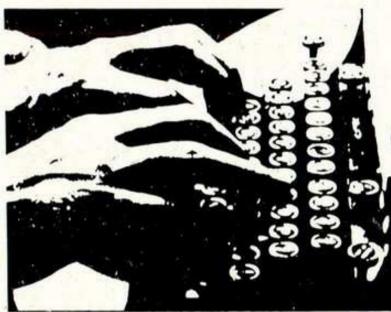
• La DAIMLER-BENZ ha aumentato considerevolmente i propri «dopo vendita» istituendo un servizio di «soccorso stradale» e riparazione guasti che funziona in 11 paesi europei anche durante la notte e nei periodi di week-end. Oltre a ciò la Mercedes-Benz offre ai suoi clienti, in particolare quelli dei veicoli utilitari, la possibilità di pagare le riparazioni mediante uno speciale sistema di credito collegato all'IRU (International Road Transport Union). I soci riceveranno una carta di credito AMI che garantisce una assistenza rapida e una modalità di pagamento senza problemi.

• Il consiglio di amministrazione della BP ha annunciato la nomina di Mr. Peter Ingram Walkers ad amministratore delegato, in sostituzione di Mr. G.E. Ashford.

• La TRIUMPH ha apportato molte modifiche ai suoi modelli sportivi. La Spitfire e la GT6 sono state dotate di nuova sospensione posteriore e di sedili con schienale ribaltabile in serie.

• Gli automobilisti italiani hanno denunciato alle compagnie di assicurazioni dell'ANIA tre milioni 950.000 incidenti stradali, avvenuti nel 1972. Nello stesso anno le denunce di risarcimento per furto sono state 240.000.

• Il 1973 vedrà l'inizio dei lavori dell'AUTOSTRADA definita «la più inutile» d'Italia, quella destinata a collegare Trento, Vicenza e Rovigo. Sarà lunga km 130 e costerà 150 miliardi circa, per fare un altro passo verso il traguardo di dare all'Italia la più lunga rete autostradale d'Europa: 6.700 km di cui 4.500 già in funzione.



SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI

AUTO
SPRINT
ESPRESSO

Operazione «mistero»

Caro Autosprint, spero non comincerai a dire che sono troppe le lettere che ti scrivo, ma fino a quando sulle tue colonne vengono fuori notizie per me sorprendenti come questa, non posso fare a meno di esprimere il mio parere.

Leggo, con sorpresa, nel n. 6 di Autosprint che la CSAI inserisce nella rosa dei famosi 10 candidati anche Paolo Bozzetto. Ora, tengo a precisare che non ho nulla di personale nei suoi confronti, e con lui ho gareggiato nella stagione '72 in Formula Italia, però vorrei sapere tanto con quale metro vengono fatte certe scelte, in modo che io, nella prossima stagione, possa comportarmi diversamente, guidando scorrettamente e magari facendo di tutto per meritare qualche sospensione della licenza per poter essere aiutato l'anno seguente.

Fra l'altro, terrei a ricordare come il regolamento della Formula Italia parlasse, abbastanza chiaramente, di aiuti concreti ai migliori classificati nel relativo Trofeo. Quali aiuti? Non mi aspettavo certo una Formula 3 gratis, poiché anch'io mi rendo conto che la CSAI non è la «mutua», ma almeno aiuti morali come l'inserimento nella famosa lista con la possibilità, quindi, di mettermi in luce al meglio delle mie possibilità.

Aldo Gunnella - Terni

Una lettera del genere prima o poi ce l'aspettavamo, perché era evidente che vi sarebbero stati molti piloti che si sarebbero sentiti all'altezza della convocazione da parte del «commissario unico» Dragoni e che, in difetto, si sarebbero lamentati.

Forse, se l'operazione avesse mantenuto il «mistero» con cui si è cercato di avvolgerla, queste «contestazioni» non ci sarebbero state, o quanto meno nel dubbio i non convocati sarebbero stati zitti. Dobbiamo rammentare, a questo punto, che la CSAI non si è degnata di pubblicare neppure una riga di comunicato ufficiale riguardo a tutta la faccenda? Certo, ora si dà per scontato che essa è risaputa perché lo ha scritto Autosprint, ma ufficialmente una iniziativa della portata di questa della «nazionale azzurra», con tutti i soldi che comporta, è tutt'ora inesistente. Proprio per questo, non crediamo che la CSAI risponderà, in nessuna maniera, alle domande dell'amico Gunnella, sia perché in teoria l'«operazione» non esiste, sia perché non c'è in realtà nessun ben definito criterio a presiedere le convocazioni.

Ad ogni modo, facciamo finta che questa educatissima ma pungente lettera Aldo Gunnella l'abbia inviata al commendator Dragoni, invece che a noi. Può darsi anche che abbia una risposta, e positiva.

CO-RISPOSTA

Teppismo da esportazione

Caro Autosprint, so di correre il rischio di essere considerata poco obiettiva, ma ti prego di tener presente che, partecipando ad un certo numero di gare con nessuna speranza di affermazione, ho dimostrato quanto relativamente io tenga alla vittoria, e quanto più invece a partecipare ad una competizione per il puro gusto di farlo.

Nella mia qualità di secondo pilota di Giorgio Pianta, mi sento chiamata in causa dal dottor Tesi, che nella sua lettera pubblicata sul numero 6/1973 di Autosprint, si compiace di alcune affermazioni destituite di ogni fondamento.

Intendo chiarire una situazione che penso di conoscere meglio di ogni altro. Il «superassistito» Pianta poteva, nella realtà, contare sulla assistenza dei Concessionari Italiani, nonché su quella particolare di Conrero a Torino ed a Montecarlo come ogni altro cliente Opel. Sottolineo: come OGNI cliente Opel.

Quando all'obiezione sollevata dal dottor Tesi sulla vettura «ipoteticamente» intraversata sul Burzet, (la Escort senza chiodi!) posso portare, a parte la mia particolare testimonianza, la conferma di numerosi altri equipaggi che ci precedevano o ci seguivano (Nomi e numeri a disposizione). Uno per tutti l'equipaggio femminile Pittoni-Kefer.

Quando al commento di Pianta sui «pellegrini» che hanno manifestato il loro disappunto nel modo che conosciamo, sono d'accordo. A parte che gli stessi protagonisti della scandalosa esclusione, se fossero stati tra i pochi privilegiati se ne sarebbero beatamente infischiatissimi (e poco valgono le affermazioni del contrario per salvare la faccia), trovo vergognoso e decisamente condannabile che essi abbiano antisportivamente cercato di bloccare (con manovre pericolose e molto scorrette) la gara dei loro colleghi più fortunati.

È stata senz'altro discutibile la decisione degli Organizzatori, ma altrettanto condannabile è stata la reazione delle «vittime», reazione che si è rivolta non solo contro gli Organizzatori stessi, bensì contro i compagni di gara. Tengo a precisare, visto che molto si è parlato di ciò, che fra i «fortunati» vi erano un certo numero di privati, tra i quali appunto il signor Pianta.

FRANCESCO CUSIMANO - Palermo — Non dovrebbe esserle difficile ottenere un buon risultato anche pesando su una comune bilancia le bielle alleggerite prima complete, poi smontate nei loro particolari. Se i pesi sono identici, difficilmente vi sono squilibri nella distribuzione dei pesi. Certo, l'ideale sarebbe una delle apposite bilancette. Le produce anche la Borghi-Severi di Pieve di Cento. Eventualmente, «sceglia» un preparatore nell'elenco che mensilmente pubblichiamo su Autosprint-Mese.

FRANCESCO FERNANDI - Roma — Questo l'indirizzo cui si deve rivolgere per ordinare quel materiale: Scuderia Filipinetti, via Ghiselli, 7 Formigine (Modena).

ALDO GARNERO - Torino — Siamo perplessi: lei lavora in un centro-stile, e chiede a noi quali sono i materiali più adatti per fare una carrozzeria? Se dobbiamo stare a guardare le corse, il modo più semplice, economico, leggero e riparabile è la lana di vetro impregnata con gli appositi solventi e spalmata in foglio sul modello di gesso.

ANTONIO MECCA - Potenza — Per gli albi d'oro monegaschi non scriva alla CSAI, in altre faccende affaccendata, ma all'AC di Monaco, di cui le abbiamo dato l'indirizzo la volta scorsa. Siamo mortificati, ma completi non li abbiamo, altrimenti avremmo già risolto il suo problema.

FRANCO ZAMBIANCHI - Forlì — La quasi assoluta identità di costruzione fa sì che tutti i moltissimi collettori di aspirazione costruiti e venduti da accessoriisti e preparatori per la Fiat 500 siano utilizzabili anche per la 126. Quindi, lei non ha che l'imbarazzo della scelta.

MARCO RIMONDI - Ferrara — Per i prezzi delle vetture nuove ed usate, non ha che da consultare Autosprint-Mese. Per la sua ricerca, le consigliamo di utilizzare la nostra rubrica di compra-vendita, che è molto seguita.

FABIO POLETTI - Milano e DARIO TURRI - Novate Milanese (Milano) — Per l'acquisto di un kart e le altre informazioni, rivolgetevi alla Federazione Italiana Karting, via Solferino 32, Roma.

GIANNI CAZZANI - Vigevano (Pavia) — Per ottenere la licenza, è sufficiente superare l'esame oculistico anche con occhiali o lenti a contatto. Per i corsi di Morrogh a Casale, si informi presso la segreteria della scuola, Corso Vittorio Emanuele 13, 00063 Campagnano di Roma.

MARCELLO TOZZI - Perugia — La sua idea è irrealizzabile, in quanto spiegare sul giornale cosa si deve fare per pilotare bene è assurdo. È chiaro che questo tipo di lezioni deve essere il più diretto possibile, cioè in pista e con il volante in mano. A questo proposito, ottima la scuola di Morrogh, il cui indirizzo vede pubblicato nella risposta precedente.

GIOVANNI PACINI - Colle Val d'Elsa (Siena) — Facendo riferimento alla foto che lei ha trovato, le diciamo che il colore base delle vetture era il giallo, con banda longitudinale bianca con al centro una striscia rossa.

LUIGI PORCHETTO - Torino — Di scuole di pilotaggio ce n'è una sola in Italia, quella di Henry Morrogh con sede in via Vittorio Emanuele 13, 00063 Campagnano di Roma. Morrogh terrà dei corsi anche all'autodromo di Casale Monferrato.

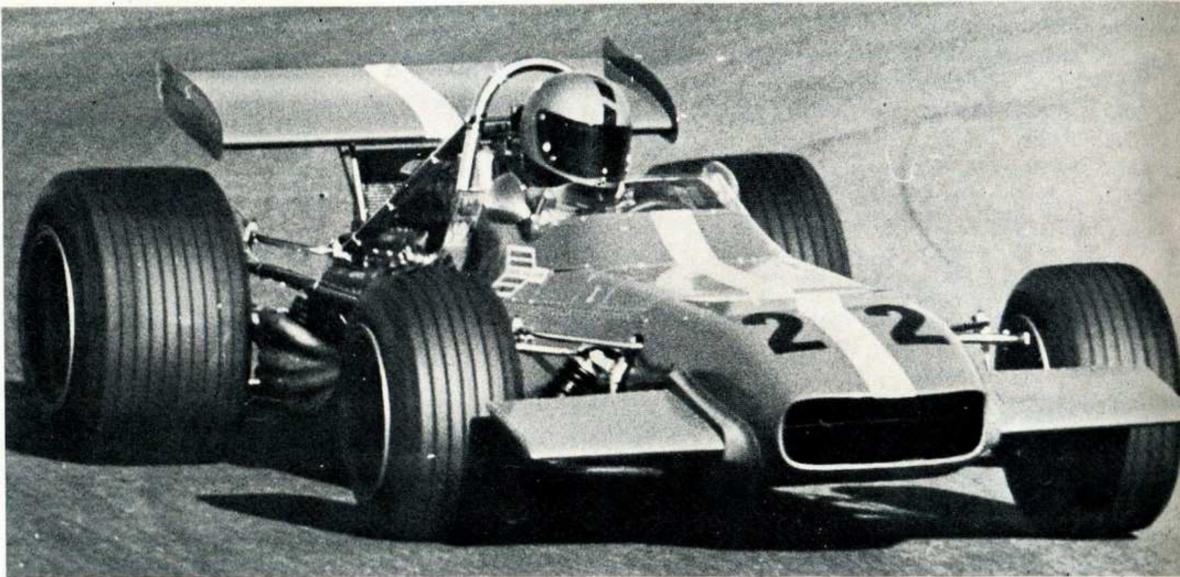
Caro Autosprint, leggo sul n. 2 a pagina 50 che il signor Jones ha fatto volare con successo un velivolo «fatto in casa» sul quale, dite voi, «aveva montato, fatto senza precedenti, un motore da automobile».

Questo non è vero, in quanto specie negli USA volano con successo già da molti anni diversi velivoli «home built» regolarmente certificati, i quali montano motori di origine automobilistica. A titolo informativo, vi dirò inoltre che i motori più usati sono i Volkswagen 1200 e 1300, in quanto è noto che tali motori hanno un basso regime di giri e quindi non necessitano di un riduttore per

l'elica, ma non mancano esempi di installazioni di motori di altre case automobilistiche o addirittura di motori marini.

Giovanni Pastorello - Caltignaga (Novara)

Accogliamo sempre volentieri le «lezioni» di coloro che ne sanno più di noi, in un determinato campo, e questo è uno di questi casi. Ringraziamo quindi il signor Pastorello per le informazioni che ci ha comunicato in maniera così garbata, e le giriamo ai nostri lettori affinché sappiano — se già non ne erano al corrente — che un motore automobilistico che vola non è poi un fatto così fuori del comune.



LA FOTO RICORDO

Caro Autosprint, siamo due amici appassionati di automobilismo, e desideriamo veder pubblicata, nella tua rubrica, la foto della De Tomaso di Formula 1 con al volante il compianto Courage. Vorremmo inoltre sapere alcuni dati tecnici ed i risultati che ha ottenuto.

Antonio Guerriero e Pierangelo Vitali
Arcore (Milano)

Dopo una buona annata 1969 con la Brabham di Frank Williams, Piers Courage passò l'inverno ad attendere prima ed a collaudare poi la nuova Formula 1 che l'ing. Dallara aveva progettato per De Tomaso. Si trattava di una vettura direttamente derivata dalla F. 2, con un telaio a monoscocca di tipo «chiuso» in lega leggera incollata e rivettata ad elementi portanti fusi. Il motore, un Ford-Cosworth, aveva funzione portante. Passo 2404 millime-

Purtroppo in questa tanto denigrata gara, vi sono dei partecipanti per i quali la larghezza di concorso al Rally di Montecarlo è il vanto dell'intera annata e per i quali la sportività nel senso pieno della parola, rispetto cioè, ai propri colleghi, non ha alcun senso.

Cicca Lurani - Milano

Una replica alla lettera del dottor Tesi ce l'aspettavamo ed era doverosa. La dobbiamo alla copilota di Giorgio

Pianta, la signorina Cicca Lurani, che è riuscita perfettamente a toccare il problema. Infatti, il vero «scandalo» del Burzet, a prescindere dalla grossa sbandata presa dagli organizzatori, è stato il come si è manifestata la reazione di alcuni — anche italiani — nei confronti di quei concorrenti che avevano solo la colpa di avere un numero di gara più basso del loro.

Era l'altro, a proposito di concorrenti italiani, dato che si sanno perfettamente i fatti e si conoscono i nomi,

L'ultimo exploit di PIERS

tri, sospensioni a freni ed ammortizzatori esterni di disegno convenzionale, peso circa 550 kg. nella prima versione.

Con la De Tomaso Formula 1, la cui sigla era 505/38-1, Courage debuttò a Kyalami, nel Gran Premio del Sud Africa cui si riferisce la fotografia che pubblichiamo, ritirandosi. Non partecipò al G.P. di Spagna per protesta di De Tomaso verso il famoso «Patto di Ginevra» relativo ai piloti qualificati d'ufficio, e comunque si ritirò in tutte le gare di Campionato prima del tragico Gran Premio d'Olanda.

Mostrò tutto il suo valore e le ottime qualità potenziali della macchina, che aveva subito un alleggerimento notevole, in occasione del Daily Express Trophy a Silverstone, in aprile, dove giunse terzo dietro ad Amon e Stewart con le March 701.

siamo curiosi di stare a vedere come la CSAI intende comportarsi nei confronti di coloro che si sono letteralmente scatenati in una «caccia al pilota» che ha avuto risvolti grotteschi.

Dato che la nostra Commissione Sportiva non esita a punire i piloti che, nel recinto box, mandano a quel paese gli avversari a parole, vediamo come intende cautelarsi verso quei suoi licenziati che si sono trasformati in teppisti.

POSTA POSTA POSTA **FERMO POSTA** AUTO SPRI NT

MASSIMO TOSI - Firenze — Per i documenti, vada all'ufficio sportivo dell'AC, in viale Amendola. Per il «clima», si faccia socio della scuderia Firenze-Corse Biondetti, con sede presso lo stesso AC Firenze.

GIUSEPPE STALLONE - Bologna e GIUSEPPE MINOLFI - Palermo — Per la trasformazione «California» della Volkswagen, rivolgetevi alla All Cars Autozodiaco, via Nazionale 69a, Pianoro (Bologna).

GIORGIO CIULLI - Gambassi (Firenze) — Relativamente alla cilindrata 2 litri, il motore Dino Ferrari venne utilizzato sulla SP 206S, con alesaggio-corsa pari a 86x57 e cilindrata totale di 1986 cc. Nella risposta cui lei si richiama erano già indicate le misure del Dino 1600, cioè 86x45,8 con potenza di circa 200 CV. Il Cosworth 1600 FVA aveva le misure di 85,6x69,1. Il debutto della Dino F. 2 avvenne a Reims, con Jo Williams, che però bruciò la frizione in partenza.

RENZO BAZZANELLA - Trento — Ecco gli indirizzi: Lancia, via Vincenzo Lancia 27, Torino; Fiat, corso Marconi 10/20, Torino; Ferrari, Maranello (Modena); Ford italiana, viale dell'Arte 68, Roma; Alpine, 3 boulevard Foch, Epinay-sur-Seine (Francia).

GIAN VITTORIO BERENGAN - Genova — La sua lettera, a parte le considerazioni sui manifesti che terremo presenti, pone una serie di quel particolare tipo di domande che esigono, per una risposta, l'accadere di certi avvenimenti. Infatti, non possiamo certo dirle ora quale sarà il «vero» futuro agonistico della Stratos, ma solo quelli che sono i programmi ufficiali, più volte commentati su Autosprint. Quindi, non resta che attendere gli avvenimenti.

ENRICO FERRARI - Montese (Pavia) — La licenza per fare dei rallies è la stessa che serve per fare della velocità. Entrambe le ottiene presso l'ufficio sportivo del suo AC, del quale lei deve farsi socio. Sul «come» si corre un rally, possiamo indicarle, come esempio, l'articolo di Carlo Cavicchi sull'uso delle note apparso su Autosprint n. 1/1973.

MARCO RIMONDI - Ferrara — Non ci è chiaro cosa lei voglia intendere con «sconti pubblicitari». Ad ogni modo, è evidente che non possiamo fare da tramite ad un privato, neppure con tutta la nostra buona volontà.

MARCO PAVANI - Roma — Purtroppo, cari amici, non possiamo pubblicare il vostro appello per la semplice ragione che altrimenti dovremmo farlo anche per i tanti altri che ci hanno scritto con il medesimo scopo. Quindi, provate voi a «dare la caccia» a qualcuno che vi possa accreditare presso l'Ufficio Stampa dell'organizzazione della corsa.

RUGGERO LOPIZZO - Roma — Ad un rally come quello di Montecarlo sono ammesse vetture appartenenti ai gruppi 1, 2, 3 e 4. Cioè, non sono ammesse solo vetture di serie — come appunto l'Alfa GTV di Larrousse — ma anche vetture preparate, come l'Alpine-Renault di Andruet che ha vinto la Corsa o come le Lancia e le Fiat ufficiali.

Caro Autosprint, mi permetto di segnalarvi che su Autosprint Anno 1972, a pagina 201, riferita ai « Records da battere », ho letto che il record sul circuito di Santa Monica, a Misano Adriatico, per la classe 1000 gruppo 4, è stato attribuito erroneamente a Friso nel tempo di 1'49"0 anziché a « Nemo », mio pseudonimo. Vi ringrazio per l'eventuale correzione.

Camillo Spica - Albisola (Savona)
Camillo Spica, bivio (nel '71 e nel '72) del Trofeo CSAI della classe 1000 Gran Turismo Speciale, ha più che diritto ad una correzione. Anzi, invitiamo anche i nostri lettori a tenerla presente, correggendo eventualmente la tabella da noi pubblicata nel numero speciale di fine anno.

MODELPOSTA

Scusate tanto se vi rubo dello spazio, ma ho una richiesta da farvi. La mia passione per l'automobilismo mi ha spinto a collezionare automodelli in scala 1/43. Ora io vorrei « elaborarli » con decals della medesima scala, ma qui a Teramo non sono riuscito a trovare niente di quanto mi, occorrerebbe.

Enzo Tulini - Teramo

Sul mercato attuale non si trovano molte decals in scala 1/43 e soprattutto non si trovano per niente le decals con le pubblicità dei freni Lockheed, Ferodo, delle frizioni Borg & Beck, degli ammortizzatori Koni, che sono le più usate delle varie case automobilistiche. Vorrei qualche indicazione. Vorrei anche sapere dove poter acquistare alcuni « treni » di ruotine della Solido, che per me sono le migliori.

Dulio Nicli - Bologna

Le decals adatte a modelli in scala 1:43 sono al momento prodotte da più case, fra cui la Dinky Toys francese, la Solido, la Almarks, la Auto World. Sono in vendita presso i migliori negozi di modellismo, oppure possono essere richiesti agli importatori italiani: per la Solido, la ditta A. Zeni, via Cucchiari 25, Milano; per la Dinky Toys, la ditta Parodi, piazza S. Marcellino 6, Genova. Se vuole, il signor Nicli può anche divertirsi (o arrabbiarsi, a seconda dei casi...) a disegnare di solo i vari stemmi: può acquistare in un negozio di modellismo un foglio monocolorato di decal, bianco, verde, rosso ecc., e poi ricoprirlo con il marchio con pennelli finissimi e timbre resistenti all'acqua. Per le ruote, le chiedo all'importatore della Solido, il cui indirizzo abbiamo appena dato.

Caro Autosprint, in seguito alla pubblicazione sul vostro giornale dell'elenco della collezione di modelli di John Day, lessi il preventivo di spesa per l'acquisto del kit, che si aggirava sulle 3.500 lire più le spese postali.

Ho scritto quindi al concessionario francese, e quando ne ho ricevuto la risposta sono rimasto molto meravigliato. Anche trascurando il fatto che la comunicazione scritta su un foglietto di note era illeggibile, il preventivo di spesa si aggirava sui 100 franchi, più 10 franchi per le spese postali. Il che significa una spesa di 14.000 lire circa.

Ora, io vorrei sapere da voi a cosa è dovuta questa differenza tra il vostro preventivo e quello da me ricevuto.

Andrea Spalletti - Macerata

WILLIAM MELLONI - Quattro Castella (Reggio Emilia) — Non abbiamo la possibilità di partecipare alle gare di Autocross anche all'estero, non si tratti di competizioni di risonanza internazionale. Quanto ai regolamenti '73 per l'Autocross, il testo italiano dovrebbe senz'altro essere pubblicato sul notiziario CSAI n. 3.

FRANCO VASINO - S. Nazzaro Sesia (Novara) — E' abbastanza strano che lei non abbia trovato questi indirizzi, più volte pubblicati da Autosprint, comunque eccoli: SASSA, via Orlando 42, Ascoli Piceno; GITAN, corso Mazzini 101, S. Benedetto del Tronto (Ascoli Piceno).

MAURIZIO RIGATO - Milano — Dunque, abbiamo ragione tutti e due. Infatti, il camber può essere nullo, positivo o negativo. Nell'esempio che noi avevamo portato, si parlava di camber positivo. Nell'esempio che porta lei, cioè le ruote posteriori delle Alpine, il camber è negativo. Quanto alla tribuna dei soci alla 4 ore, è in via di definizione.

LUCIO FASULLO - Palermo — Ecco gli indirizzi richiesti: Scuderia Italia, via Olmetto 105, Milano; ANCAI, Via Autodromo Nazionale, Monza (Milano).

ANGELO MANCINI - Montecchio (Vicenza) — Per la foto, pensiamo sia meglio che lei si rivolga all'officina Vaccari, via della Magliana Nuova 246, Roma. Quanto alla macchina, è evidente che essa è la versione elaborata secondo l'allegato J in gruppo 2 della vettura di serie. Le differenze, quindi, non sono poche e non certo esemplificabili in questa rubrica.

MICHELE CARNEVALE - Bagheria (Palermo) — Questi gli indirizzi: Nanni Galli, via Matteotti 63, Prato (Firenze); Emerson Fittipaldi, via Leonor Quadros 290, Sao Paulo, Murumbi, Brasile; Niki Lauda, c/o BRM, Bourne, Lincolnshire (Gran Bretagna). Scriva richiedendo una foto con l'autografo.

MARCO RONOELLI - Almè (Bergamo) — Innanzitutto, è necessario avere le idee il più chiare possibile sul come cominciare. E' da questo infatti che dipende la scelta della vettura. Quella che lei attualmente possiede è assolutamente controindicata. Per la licenza, anche in questo caso è necessario sapere che gare si vogliono fare: una cosa è un Rally, anche «mini», una cosa sono le gimkane.

ROBERTO AIELLO - Caltanissetta — Per i cerchi, interpellare la commissionaria Fiat dei fratelli Fontana, a Terni. Per il collettore di aspirazione, legga la risposta data al signor Zambianchi.

ROMANO CORNALE - Bassano del Grappa (Vicenza) — Per poter partecipare ad un rally, oltre come navigatore, è necessaria la licenza di conduttore. Poiché essa si ottiene come minimo a 19 anni, hai ancora un po' da attendere.

DAMIANO MILAZZO - Marsala (Trapani) — Per il collettore, legga la risposta data al signor Zambianchi. Ogni numero di Autosprint-Mese riporta un elenco dei vari preparatori italiani con l'indicazione della loro « specialità » ed i prezzi delle preparazioni sportive. Ognuno di loro è in grado di effettuare trasformazioni anche per vetture di normale circolazione.

MICHELE BIANCHI - Roma — Può informarsi direttamente alla fonte, cioè alla Fiat Protar, via Fucini 1, Casalecchio di Reno (Bologna).

Non sappiamo veramente cosa possa essere successo dal momento che i kits di automodelli John Day costano, in Inghilterra, 2 sterline e 40 (cioè 3.400 lire), spedizione raccomandata compresa. Sappiamo anche che in Francia questi kits si possono acquistare a prezzi intorno alle 4.500 lire. Probabilmente, la cifra che le è stata chiesta si riferisce a più kits, a causa di qualche malinteso.

Amici di Autosprint, desidero ringraziarvi per lo spazio concesso sul n. 50-'72 al modellismo, ed in particolare ai modelli di John Day. E' stata un'ottima idea quella di portare a conoscenza di un più vasto pubblico la serie dei kit inglesi. Infatti, si tratta di modelli molto pregevoli che meritano un successo notevole anche in Italia.

Dovreste ripetere l'iniziativa anche per altri produttori di modelli, come la francese Manou, la Paddy Stanley, la DG e la TT. Inoltre, vorrei chiedervi notizie sui modelli della BRM e della Lancia D 50, quale marca li ha prodotti ed il loro numero di referenza.

Giorgio Ghidetti - Soresina (Cremona)

Abbiamo già parlato sulle nostre pagine i modelli di Paddy Stanley e della Manou Miniatures; in futuro, dedicheremo spazio anche ad altri « artigiani » che costruiscono automodelli da collezionisti.

I due modelli apparsi sul numero 4 di Autosprint-Mese sono la Lancia D 50 prodotta dalla Mercury con il numero di catalogo 54, e la BRM 2500 del periodo 1966-69 presentata dalla Corgi Toys con il numero 152, divenuto, in seguito 152 S.

Caro Autosprint, ultimamente, credo nell'edizione di settembre di Autosprint-Mese, ho letto un articolo riguardante « I modelli del papà », ed aggiungendo il tuo consiglio ho rovistato in solaio e, guarda caso, ho trovato un modello identico a quello pubblicato: Marklin Himousine con fari efficienti e motore a molla anch'esso funzionante.

Non sono in grado di stabilire l'esatto anno di costruzione, ma senza dubbio risalirà al 1930 almeno. Ti sarei grata se mi dessi qualche indicazione relativamente all'anno di costruzione ed al valore commerciale di questo modello.

Luisa Marini - Genova Molassana

Il modello che lei ha avuto la fortuna di trovare in solaio è certamente interessante, se è in ottime condizioni. E' comunque molto difficile stimare il valore senza poterlo vedere, almeno in fotografia. Per adesso lo tenga come un bel soprammobile, e torni a rovistare in solaio: chissà che non riesca a mettere insieme una bella collezione di automodelli d'epoca...



La nostra forza e la nostra debolezza

Egregio signor direttore responsabile, mi hanno regalato l'abbonamento a Natale. A Natale ero contento di questo. Finora sono uscito ed ho ricevuto sei numeri. Rimane solo il fatto che li abbia ricevuti non prima del venerdì successivo all'uscita del giornale.

Il mio disappunto è maggiore sapendo e vedendo il giornale in edicola il lunedì sera: al massimo il giorno dopo. Io, signor direttore, abito a Modena. Ultimamente non ero molto contento del giornale, soprattutto per due motivi: la pubblicità che trovo (nonostante tutte le scuse addolcite da voi) troppo eccessiva, benché sia riguardante l'auto. Sbaglio o con l'aumento del giornale doveva avvenire l'inverso per la pubblicità? L'altro è che ho notato, non credo sia opinione soltanto mia, che ben difficilmente ammettete di avere torto. Siete uomini e come tali soggetti a sbagliare. Autosprint è unico ma non infallibile.

Sommando questo al fatto che, purtroppo, il giornale

Non rispondo solo a lei e al suo tema-chiave. Ed è per questo che non lo faccio con lettera personale. Rispondo — una volta per tutte — ai molti nostri lettori che insistono in critiche come le sue. E la cosa, se qualche tempo fa poteva persino indispettare, adesso avvilisce, perché sembra di ricevere lettere dall'« altro mondo ». Cioè da persone che non vivono nel nostro tempo e nella dimensione attuale del nostro Paese.

Certo, fa rabbia essere coinvolti in problemi, nel momento in cui si vorrebbe magari avere il piacere di distendersi in poltrona con una rivista che ti libera da tutti i problemi giornalieri (non fosse altro perché vi si legge di uno sport che a molti continua ad essere invisibile forse perché chiama ancora l'esistenza di quella virtù umana che è il coraggio, ormai fin troppo latitante in ogni quotidiano) in problemi che ci si illude di dover essere rimossi fuori dalla porta dell'appassionato di sport. E invece la realtà è ben altra. Perciò chi scrive lettere come la sua, le ripeto, sembra non viva in questo mondo. Sembra che non conosca che cosa sta capitando nella dialettica delle strutture superate e delle invidie dilaganti, in una società dove proliferano i diritti.

Fino a poco tempo fa AUTOSPRINT era riuscito, alla meno peggio, a difendersi. Oggi non più. E lettori come lei non hanno altra forza che accusare chi, nonostante tutto, questo giornale è impegnato a farlo uscire! Tanto vale, una volta per tutte, chiarire come stanno le cose.

1966: Autosprint «tirava» inquemila copie. Era frutto del lavoro di pochi, da contare sulle dita di una mano (e non parlo solo della redazione). L'impegno ci faceva figurare al di là delle nostre possibilità economiche. I frutti si cominciavano a vedere, la tiratura cresceva metodicamente. Ricordate? Allora c'era un altro settimanale concorrente: si chiamava «Auto Italiana». Un settimanale glorioso, cinquantennale dello sport automobilistico, nel quale il sottoscritto si onora di aver cominciato la sua carriera professionale nei lontani anni del dopoguerra da piccolo corrispondente di provincia.

Ricordo che qualcuno di voi lettori ci sponava «a fare come Auto Italiana» a imitare quel giornale in tutte le sue caratteristiche. E ricordo che noi di AUTOSPRINT ci si sforzava di sottolineare la necessità di una diversificazione. Perché non credevamo e non crediamo ai giornali eguali; crediamo all'iniziativa e all'estro singolo, alla ricerca del proprio pubblico, con l'obiettivo di quello più vasto, che è sempre il più spontaneo e semplice.

Avevamo una piccola tipografia, allora, con una decina di operai, con i quali si compiva il miracolo settimanale di una rivista stampata in macchina piana che riusciva a dare il prodotto in carta patinata nei tempi addirittura di un quotidiano.

I colleghi rivali, ricordo, avevano ben altri mezzi. La stessa redazione non si contava sulle sole dita di una mano, e il giornale si stampava con la rapidità del rotocalco. Era tutta una dimensione diversa. Mancava un solo piccolo particolare. La voglia di farlo subito quel giornale; la domenica notte, con l'emozione dei risultati ancora caldi.

mi arriva vecchio, mi perdoni signor direttore, non credo ripeterò l'esperienza di abbonamento al settimanale. Ho sempre comprato il giornale. Ho ancora tutti i numeri. Non penso sia colpa sempre ed esclusivamente delle poste. Per se si colpe le poste non possono consegnare con tanto ritardo il giornale!! Anche questa sera la speranza di leggere quanto maggiormente mi interessa è andata perduta. Purtroppo l'abbonamento è in corso e chissà quanto andrà avanti questa storia. I soldi, signor direttore, erano buoni ed erano anticipati.

Spero signor direttore, voglia rispondermi. Spero proprio, nonostante i difetti che io nuovo ad AUTOSPRINT, (il settimanale, il mensile a quando il prossimo numero?) e al numero speciale di fine anno (a proposito le 1200 lire e la non puntualità): nonostante questo Autosprint rimane l'unico!

Andrea Guerzoni - Modena

ritardano la confezione e la spedizione.

Lei si lamenta di non ricevere tempestivamente il giornale come abbonato. Ma, se fino a qualche settimana fa le copie degli abbonati partivano prima di tutte le altre, adesso siamo affidati alla buona sorte. La necessità di imbarcare e cellofanarle lascia pochi margini utili e li centellina nella settimana.

Io non voglio discutere le richieste dei lavoratori. Ognuno di loro conosce spero, la giustizia e la portata dei propri diritti e la validità delle richieste avanzate. Ma credo che voi stessi che leggerete queste righe e che ci fate oggetto di tante considerazioni negative per le nostre « mancanze di parola », dovrete perlomeno prendere atto di questa situazione.

E non potete nemmeno lamentarvi degli aumenti se, poco poco, fate mente locale alla massa degli oneri in più che possono andare a pesare su una pubblicazione come la nostra che pur essendo grande, in realtà è molto piccola. Ed è ridicolo accusarci di aumento indiscriminato di pagine di pubblicità. Vi sfido a trovare un'altra rivista che sopravviva con altrettanto rispetto di spazio tra pubblicitario e informativo per i suoi lettori.

Il riferimento ad Auto Italiana non era casuale. E' una rivista che ha dovuto soccombere ai suoi oneri proprio perché, nel momento cruciale, a differenza di AUTOSPRINT, e a parte ogni altra considerazione, ha trovato il suo tallone di Achille per esempio nella eccessiva dimensione periodica, che ha fatto traboccare il vaso già colmo delle altre spese. Però è altrettanto vero che la ridotta quantità numerica dello staff giornalistico di AUTOSPRINT, non è in grado oggi di salvare tutto.

Se gli stessi operai della nostra tipografia, che hanno creato e vissuto con noi questo meraviglioso miracolo, hanno scelto o dovessero scegliere di condizionarlo alla fonte, mettendo persino in mora quella realizzazione domenicale notturna della rivista, che pure è stata la nostra forza e il vostro piacere di lettori, non abbiamo perlomeno il diritto di poter considerare un torto argomentazioni come le sue, signor Guerzoni?

Lei parla anche di aumenti ingiustificati: ma si è reso conto che, a parte i costi già aumentati e quelli che cresceranno nel prezzo del lavoro, adesso — per esempio — ogni copia di Autosprint deve pagare una decina di lire di IVA? E che il numero speciale di fine d'anno, pur con la sua mole di pagine alle quali lei non accredita la giustificabilità di un aumento di 200 lire, solo di IVA ha dovuto sopportare un onere di 36 lire la copia?

Recentemente al suo rinnovo insediamento come Presidente della grande nazione americana, Richard Nixon ha riecheggiato una frase con la quale l'indimenticabile John Kennedy si presentò agli americani al momento del suo primo e drammatico mandato: « Non chiedete sempre cosa l'America può fare per voi, ma ognuno di voi si chieda cosa può fare per l'America. »

Al di là delle... dimensioni del paragone, non credete che l'ammonimento sia valido anche per i nostri piccoli? Anche per i nostri piccoli?

**AUTO
SPRINT**

il settimanale
dell'automobilismo
giovane

Una copia L. 250 (arret. L. 500); Abbonamenti: annuale L. 10.000; semest. lire 5.500; estero L. 15.000. Conto corrente postale n. 8/4323.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia SO.DI.P. s.r.l. - Angelo Patuzzi - Società di diffusione periodici - 20125 Milano - Via Zuretti 25 - Tel. 688.4251/2/3/4/5 - 00197 Roma - Via Serpieri 11/5 - Spedizione in abbonamento postale - gruppo II.

Distributore esclusivo per l'estero: MES-SAGGERIE INTERNAZIONALI, via M. Gonzaga, 4 - 20123 MILANO.

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: ARGENTINA Ps. 3.90 - AUSTRALIA \$ 0,60 AUSTRIA Sc. 20 - BELGIO Bfr 3,3 - BRASILE - CANADA \$ 0,90 - CANTON TICINO Sfr. 2,10 - DANIMARCA Kr. D 5,50 - ETIOPIA Eth \$ 2,25 - ECUADOR - FRANCIA F. 4,20 - GERMANIA Dm. 3,20 - GRECIA Dr. 38 - INGHILTERRA P. 32 - IRAN Riels 75 - JUGOSLAVIA D. 15 - LIBANO L.P. 3,50 - MALTA - OLANDA Hfl. 2,50 - PARAGUAY - PORTOGALLO Esc. 25 - PRINCIPATO DI MONACO e COSTA AZZURRA Fr. 4,20 - SPAGNA Pts. 45 - SUD AFRICA R. 0,80 - SVEZIA Skr 5,25 - SVIZZERA Sfr 3 - TURCHIA TL. 15 - URUGUAY - U.S.A. \$ 0,90 - VENEZUELA.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO. Wolfzelle 11, WIEN; Australia: COMEGAL PTY. LTD. 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAOLO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papineau Avenue, Montreal 35 P. O.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIDEO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo SII y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Étoile, D. Assail Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO RAMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo De Fonseca 135 - 5E, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine 1er MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués de Barbara 14, 16 y 18 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N., 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, Via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUÑEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socialista (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDIT C.A., Calle Nagrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 30, Milano, Tel. (02) 62.40.654.961 - Uffici di Bologna: Via Irnerio 12/2, Tel. (051) 23.61.96 - 27.97.49 Uffici di Firenze: Via Don Minzoni 40, Tel. (055) 53.428. Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852. Uffici di Padova: Via Tommaso 94, Tel. (049) 39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma: Via Savola 37, Tel. (06) 844.9.226-861.427-868.821-858.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano Tel. 62.40.

Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40088 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

La tiratura e la diffusione di questo periodico (che ha pubblicità inferiore al 70%) sono controllate dallo



Istituto Accertamento Diffusione



AUTO SPRINT MARKET

I nostri MANIFESTI

(vedi scheda per ordinazione, sotto) ● 2 manifesti plastificati, (a scelta) lire 1.000.

RACCOGLITORE

per AUTOSPRINT
o AUTOSPRINT-mese

Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600:

L. 1.500
(soci Club L. 1.200)

(se versate i soldi in anticipo eviterete addebiti di spese)

FOTO SHOP



Le foto pubblicate da AUTOSPRINT sono cedute a queste condizioni: FOTO IN BIANCO E NERO 20x30, L. 500 cad.; FOTO A COLORI 18x24, L. 1.000 cad. (comprese spese di spedizione). Per averle (in linea di massima saranno tutte disponibili; e ci scusiamo fin da ora per quelle - poche - che non potremo riprodurre) basterà:

SCRIVERCI UNA SEMPLICE LETTERA nella quale va indicato: ① il numero della rivista, il numero di PAGINA e... ② ... il riferimento alla FOTO che si desidera sulla base della didascalia descrittiva. ③ L'indirizzo completo del richiedente.

ATTENZIONE ● Non si accettano contrassegni. ● Le foto a colori possono essere fornite SOLO in riproduzione a colori e non in bianco e nero. Naturalmente non si possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. ● Il servizio FOTOSHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

è il nostro supplemento filmato

i films disponibili:



Retrospektiva sul G.P. Spagna F. 1 1970

I prezzi: Ogni FILM a colori di circa 60 m in super 8

LA GRANDE PAURA

Il prezzo della solitudine

Edizione MUTA L. 4.000

LA RABBIA DEL 312 P

ritagliare e spedire questo tagliando a: **AUTO
SPRINT MARKET**
casella postale AD. 1734 40100 Bologna

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:

LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT McLaren-Ford M19 Mark Donohue Ferrari 312 B2 Mario Andretti Surtees Ford TS-9A John Surtees Brabham Ford BT34 Graham Hill Tyrrell-Ford Jackie Stewart March-Ford 711 Ronnie Peterson Lotus Ford 72 Reine Wisell Matra-Simca MS 120 B Chris Amon BRM P. 160 Pedro Rodriguez LANCIA Fulvia HF Sandro Munari Partenza 1000 Km di Aires 1972 SURTEES Ford TS 3 Andrea de Adamich Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972.

Manifesti normali:

Clay REGAZZONI e la Ferrari F. 1 312/B2a LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT F. 1 MARCIA - ALFA ROMEO 8V Nanni Galli McLaren-Ford M19 Mark Donohue / Ferrari 312 B2 Mario Andretti Surtees Ford TS-9A John Surtees / Brabham Ford BT34 Graham Hill Tyrrell-Ford Jackie Stewart / March-Ford 711 Ronnie Peterson Lotus Ford 72 Reine Wisell Matra-Simca MS 120 B Chris Amon / BRM P. 160 Pedro Rodriguez LANCIA Fulvia HF Sandro Munari Partenza 1000 Km di Aires 1972 Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972.

Langometraggi: Super 8 muto

La RABBIA DEL 312 P

LA GRANDE PAURA AL JARAMA

(Segnare con una croce la casella che interessa)

RACCOGLITORE (indicare il numero)

INVIO Lire pari al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia

accluso in assegno n. _____ Firma _____

Nome e cognome _____

Via _____ CAP _____ Città _____

Intestare il pagamento sul c/c postale n. 8/4323 a EDITORIALE IL BORGO - SAN LAZZARO DI SAVENA - oppure con vaglia postale o assegno bancario intestato sempre a EDITORIALE IL BORGO

Pagamento anticipato

Utilissimo ai boxes

Un nuovo «digitale» elettronico

SANTA ANA - Sta uscendo in questi giorni sul mercato un nuovo CONTATORE ELETTRONICO DIGITALE questa volta prodotto da una ditta americana, la ZETA TIMETEL CORPORATION, che lo presenta agli sportivi e a tutti coloro che possono utilizzarlo in misurazioni di tempo particolari, in due modelli, dei quali il secondo comprende le caratteristiche del primo più altri modi differenti di misurazione.



Il nuovo contatore utilizza cifre luminose, chiaramente visibili anche in situazioni di scarsa illuminazione, che si rincorrono all'interno di sei finestrelle: è dotato di tre pulsanti, uno per la partenza e l'arresto, il secondo per lo split (in pratica la funzione rattrappante dei normali cronometri) e il terzo per la rimessa in movimento. Può ovviamente funzionare come un Taylor (per misurare il tempo giro per giro) e naturalmente come orologio normale senza indicazione dell'ora. Può essere comandato a distanza ed è consegnato con una busta in plastica con una pratica tracolla: va alimentato da una batteria e può funzionare ininterrottamente per 8 ore. A richiesta può essere fornita pure un'apposita tavoletta scrivania con il timer inserito nella base, un impianto per ricaricare le batterie, controlli vari a mano e a distanza. I prezzi sono rispettivamente di 200 e 250 DOLLARI rispettivamente per i due modelli.

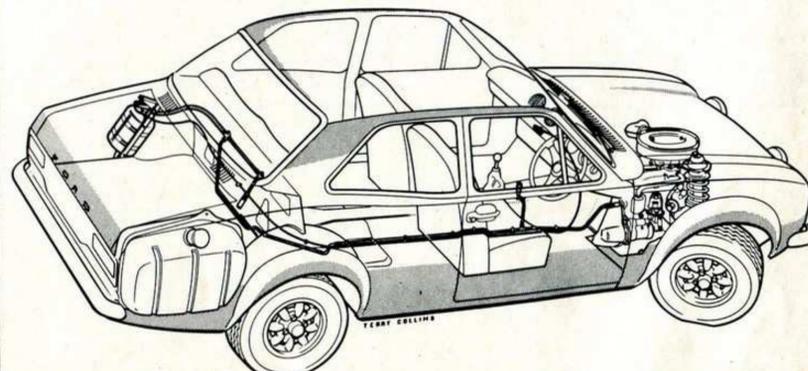
La sicurezza delle corse

Le spazzole rotanti

● Per aumentare la visibilità anche nelle più disagiate condizioni atmosferiche, la FORD, applicando praticamente gli studi della sua divisione autocarri, ha montato sui fari della Escort di Mikkola, vincitore della categoria turismo al Rally di Montecarlo, un sistema di spazzole rotanti che provvedevano a tenerli sempre puliti, tanto da garantire la costante intensità del fascio luminoso.



Il «mangiafuoco» FORD



● Ancora dai rallies un suggerimento sicurezza. Le due FORD ESCORT ufficiali del Rally di Montecarlo di Mikkola-Porter e Makinen-Liddon erano dotate di un nuovo tipo sperimentale di impianto antincendio a gas progettato dai tecnici della Ford. L'impianto, battezzato con molta efficacia «THE FIRE EATER» (Mangiafuoco), consiste in un sistema di tubi che collegano l'abitacolo, il vano motore e il portabagaglio delle Escort ad un contenitore situato nella parte posteriore della vettura, e riempito con il «Freon 1301», un gas che interrompe il ciclo di combustione attraverso una reazione chimica. Alla temperatura di circa 75 gradi il circuito entra in funzione, ed il gas viene immesso in tutta la vettura, senza conseguenze nocive per il pilota ed il navigatore per circa cinque minuti (tutto il tempo, cioè, per uscire dalla macchina). L'impianto «The Fire Eater» era già montato nella Escort RS con la quale Roger Clark ha trionfato al Rally d'Inghilterra: se il suo uso a Montecarlo ed in altri importanti rallies internazionali darà risultati positivi la Ford, attraverso la Advanced Vehicle Operations, lo offrirà anche ai privati.



AUTO compravendita SPRINT



LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

Collaborano alle RUBRICHE:
Carlo BURLANDO - **Leopoldo CANETOLI** - **Carlo CAVICCHI** - **Andrea DE ADAMICH** - **Gio' LUNNI** - **Gabriela NORIS** - **Tim SCHENKEN**

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - **Domenico Bruschi** (S. Marino) - **Lino Ceccarelli** (Roma) - **Giancarlo Cevenini** (Bologna) - **Salvatore Ciusa** (Cagliari) - **Mario Fenzi** (Genova) - **Marco Grandini** (Firenze) - **Logan Lessona Bentley** (Roma) - **Giulio Mangano** (Palermo) - **Mario Morselli** (Modena) - **Giorgio Rossotto** (Torino) - **Attilio Trivellato** (Padova) - **Sergio Troise** (Napoli) - **Manuel Vigliani** (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - **Luis Gonzalez Canomanuel** - **Agenzia Carro** (Rio de Janeiro) - **Adriano Cimarosti** (Berna) - **Thomas b. Floyd** (Australia) - **Gilberte Gatte** (Canada) - **David Hodges** (Londra) - **Jeff Hutchinson** (Londra) - **Jacques R. Jaubert** (Marsiglia) - **Hanns H. R. Löffler** (Monaco Baviera) - **Lino Manocchia** (New York) - **Sergio Marchetti** (Stoccolma) - **André Roze** - **Philippe Toussaint** (Bruxelles).

AUTOSPRINT pubblica anche servizi particolari di:

Bruno Boglioni - **Puccio Corona** - **Cesare de Agostini** - **Toni Fasolato** - **Nuccio Marino** - **Carlo Micci** - **Doug Nye** - **Giuliano Orzali** - **Gerlad Schmitt**.

corr. spondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - **Eraldo Bistaffa** - **Riccardo Carafa** - **Gianfilippo Centanni** - **Salvatore Ciusa** - **Onofrio Colabella** - **Gaetano Cravedi** - **Franco D'Ignazio** - **Dionigio Dionigi** - **Mauro Ferramosca** - **Vito Lattanzio** - **Domenico Morace** - **Gigi Mosca** - **Claudio Porrozz** - **Guido Rancati** - **Marcello Rigo** - **Riccardo Roccat** - **Francesco Santucione**.

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - **Attualfoto** - **Cevenini** - **Coppini** - **D.P.P.I.** - **Falletti** - **Ferrari Nasalvi** - **Giuliani** - **Hruby** - **Lini** - **Adriano Manocchia** - **Mulone** - **Noris** - **Olympia** - **Reinhard** - **Sainz** - **Serra** - **Giorgi**.

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - **Werner Bühner** - **Maximilian Capa** - **Cork** - **Enrico Fumia** - **Giuliano Orzali** - **Michael Turner**.

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione

40068 S. Lazzaro di Savena (Bo)
Via dell'Industria 6

CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA

Telefoni: (051) 465624 - 465632
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

AUTOSPRINT - Registr. Tribunale Bologna n. 3395 del 25-2-1969

FORD

FORD TRANSIT nuovo attrezzato officina mobile, trasporto vetture corsa. **RIBAUDO** - Via Cesana, 8 - Rivalta (To) - Tel. 690.960 ore 12-13.

LANCIA

● **LANCIA FULVIA HF 1300** GIAVAZZI vende causa servizio militare, Lancia Fulvia HF 1300, Gr. 3, preparata Sannetti: 7000 km, dalla preparazione una sola gara - Koni - Roll Bar, pronta corse. Rivolgarsi a: Garage Dolomiti, via Dolomiti, 11 20121 Milano - Tel. 89.50.36.

LAND ROVER



LAND ROVER 88 bellissima vendo. MILANO - Tel. 30.68.68.

MATRA

MATRA 530 SX vera occasione, gialla maggio 1972, 5000 km. cerchi lega, come nuova. **RANIERI FUMI** - Orvieto - Tel. 0763/53.97 ore 9-13, 15-19 Lire 1.800.000 trattabili.

MERCEDES

MERCEDES 250 S.E. gancio traino. **BRUNO RICCARDI** - Brescia - Tel. 030/42857 ore pasti.

MERCEDES 220/8 gas, gancio traino. **BRUNO RICCARDI** - Brescia - Tel. 030/42.857 ore pasti.

PORSCHE

PORSCHE 911 S 2.200 1971, colore nero, vetri elettrici, antenna elettrica, caccablor, autobloccante, sedili Recaro, ammortizzatori Koni regolabili esternamente. Spoiler, Quotazione Quattroruote - **FRANCESCO DELLE PIANE** - Villa Brignole - Novi Ligure (AI) - Tel. 0143/76.737 uff. 0143/22.84 ab.

PORSCHE Carrera RS 2,7 colore nero. Nuovo, pronta consegna. **NINO MARTELLI** - P.zza Trento Trieste, 2 - 40137 Bologna - Tel. 34.26.00.

TELAIO 910 completo di cambio, 4 cerchi con gomme, nuova carrozzeria Spider, plurivittoriosa, presso Bonomelli - Via Foro Boario, 16 - Brescia - Tel. 030/25.917.

RENAULT

● **ALPINE 1600 S** causa matrimonio, Luglio 1972, mai corso, accessori come nuovi. **ALAIN BROQUIN** - Via Mazzini n. 108 - S. Felice sul Panaro (Mo) - Tel. 0535/54.400 - L. 3.600.000.

ALPINE luglio 1972, come nuova, mai corso, pochissimi chilometri, presso Concessionario Renault. Tel. 0547/21.571 Cesena (Fo).

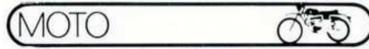


F. 850 BWA perfetta, pronta corse, motore nuovo, rapporti, ricambi. **LUCAS** - Via Quadronno, 33 - Milano - Tel. 57.69.25.

F. FORD Bellasi motore Novamotor cambio Colotti, serbatoio estintore perfetta competitiva. Telefonare ore pasti: 02/23.62.060 - L. 1.500.000.



F. 850 BWA Alloni competitivissima, motore completamente revisionato 4 gomme più cerchi, 1 testa completa, numerosi ricambi di scorta. **RAMPININI** - Tel. 031/92.71.14. L. 1.000.000 in contanti.



KAWASAKI 900 Super 4, nuovo, pronta consegna. **NINO MARTELLI** - Piazza Trento Trieste, 2 - Bologna - Tel. 34.26.00.



BIP S.V.P. nuovo due sole gare, perfetto. **FRANCESCO MENEGHETTI** - Via Isola Madre, 6 - Roma - Tel. 06/84.28.14.

Perché rischiare SASSA

Roll-bar brevettati

estintori anelli traino L. 1.500

ASCOLI PICENO
Vi. Orlando 42/56 - tel. 65.083

PER COOPER Testa preparata Gr. 2 completa. Serbatoio originale supplementare destro. Protezioni integrali. Officina **MICHELOTTO** - Padova - Tel. 049/65.78.47.

ACCENSIONE REAZIONATA fino 10.000 giri, incremento 7 CV di potenza, contrassegno L. 15.000 - **BRUNO RICCARDI** - Via Solerino, 55 - Brescia - Tel. 030/42.857.

ROLL-BAR interamente smontabile conforme norme CSI '73 - Estintore a polvere con supporto a gabbia. Pulegge dentate e cinghia positiva per collegamento motore - dinamo per Fiat 500 e derivate, in lega leggera, equilibrate, **EMILIO GIAMMIRO** - Via Orlando, 42 - Ascoli Piceno - Tel. 65.083.

MOTORI (2) Chevrolet Corvette. Dr. **CARLO WUEHL** - Via Caprera, 4 - Milano - Tel. 49.01.50 - 46.26.55 orario ufficio.



ANNATE Annate complete rilegate Auto Italiana dal '64 al '69. Autosprint dal '66 al '72 al miglior offerente. **MASIMO GRAGNANI** - Via Minzoni, 62 - 57025 Piombino.



SI VENDE O SI CAMBIA



● **ABARTH OTS 1000** vincitrice coppe CSAI 1971 e 1972, pronta corse, vendo per cambio categoria. Eventuali permuta. **CAMILLO SPICA** - C.so Ferrari, 17 - 17011 Albisola Capo (Sv) - Tel. 019/41.856 ore ufficio. L. 2.000.000 trattabili.

ALFA ROMEO

● **GTAm** plurivittorioso, competitivo, accessorizzato vendesi permutasi. **CARLO TRUCI** - « Sveda » Via Ricasoli n. 80 - Siena - Tel. 0577/44.466.



● **GTAm** pronto corse vendesi permutasi. Visibile c/o Cortini - Firenze - Tel. 055/47.54.84 opp. Luca Cesarini - SVEDA - Via Ricasoli, 80 - Siena - Tel. 0577/44.466.

BMW

● **BMW 2002** iniezione preparata Schnitzer, plurivittoriosa accessoriatissima, cerchi da 7, 8, 9, cambio speciale ZF, ravvicinato, scatola differenziale autobloccante 75x100 rapportate 3,64 - 3,9 - 4,11 - 4,37 - 4,75 - 5,3; gomme da asciutto e bagnato. Eventuale permuta con Prototipo 1000 o 2000 ottimo. **FEDERICO CIPRIANI** - Via Danesi n. 2 - Livorno - Tel. 54.883.

FIAT

● **FIAT 128 SL** Gr. 2 - Sola - vende anche con permuta, assetto rally protezione roll-bar - fari, strumenti, costruzione marzo 1972 prezzo conveniente rivolgersi **SIVAMA** - Via Trieste, 85 - Galliate (No) - Concessionaria Fiat - Tel. 60.694.

LANCIA

● **HF 1600** Marzo '71, alleggerita, pronta rally. Gr. 4. Scorta Lancia 1873 - Vendo o permuta - **BASSANO** - Tel. 0424/26.211.

OPEL

OPEL COMMODORE anno '71, preparazione Gr. 2 Conrero, oltre 220 CV, pronto per la « 4 Ore di Monza », prezzo interessante vendesi, accettati anche permuta. **PIER UGO PRATI** - Verona - Tel. 44.917.

SI COMPRA



ABARTH

● **ABARTH 695 SS** Ass. corsa, accessorizzato, Campagnolo 5/10. Stradale o anche preparata. Tel. 055/98.11.87 ore pasti.

PORSCHE

PORSCHE 911 S 1967 - **BRUNO RICCARDI** - Brescia - Tel. 030/42857 ore pasti.



F. MONZA da affidare Soci - Cambio Colotti F. 850 - **SALVATI** - V.le Umbria, 53 - Milano - Tel. 55.90.78.



HEWLAND MK 8 cinque marce autobloccante, rapporti vari; rapporti F. Ford per tipo sopracitato; gancio traino per GT Junior e carrello per monoposto. Motore F. Ford anche non aggiornato purchè buono. Motore 1000 Ford per prototipo, competitivo. **SVEDA** - Via Ricasoli, 80 - Siena - Tel. 0577/44.466.



AUTOSPRINT - n. 6, 8, 16, 17, 21, 32, 15/1968 n. 1/1969. Scrivere: **LUCIANO ZAMBIANCHI** - Via Petrosa, 425/A Masafrese (Ra).

Azienda Costruttrice Auto Competizione dintorni Monza cerca giovane meccanico discreta esperienza. Telefonare: MILANO - 32.21.21. Cantù.

Cercasi navigatore prossimo Rally Nazionale 13. Coppa Città di Cesena. Vettura Cooper 1300. Telefonare ore negozio: 0546/51.079.

● = vetture sportive.

Con lo scatto dell'IVA siamo costretti a ritoccare leggermente queste TARIFFE: fino a un massimo di 15 parole L. 3.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 200. L'indirizzo dell'inserzione va conteggiato nel numero delle parole. Pagamento anticipato. Inserzioni gratuite per gli abbonati fino ad un massimo di 500 all'anno. Per i soci del CLUB L. 500 di sconto per inserzione. Eventuali foto, verranno pubblicate gratuitamente.

SI VENDE



ABARTH

● **ABARTH 1000 BIALBERO** cat. sport Gr. 5, motore revisionato, gomme Dunlop 6x13, perfetta ogni particolare, vero affare. Telefonare ore pasti 0372/33.176.

ALFA ROMEO

● **GTA 1600** Gr. 4. Pronta corse, perfetta, occasionissima. **FIORAVANTI** - Tel. 0583/62.349 ore 11-12 L. 1.350.000.

● **GTA 1300** perfettissima, assetto Dal Fiume. 13", 2 soluzioni cambio + 3 soluzioni. 5. marcia, garanzia - **NAPOLI** Tel. 081/69.58.33 dopo ore 20.

AMS



● **AMS 1000** mai urtata, motore nuovo, pilotata da Marzi praticamente solo in salita e plurivittoriosa, vendesi a contanti, eventualmente con: 20 rapporti cambio (per qualsiasi gara), 10 gomme, 2 carrozzeri e 2 serbatoi, 2 batterie, 2 sedili e 4 carburatori di scorta. Telefonare: 051/84.15.85 e 84.13.84.

BMW

BMW DIXIE 1927 vettura antica, in ottimo stato. Telefonare orario ufficio: Tel. 490.150 - 46.26.55 - Dr. **CARLO WUEHL** - Via Caprera, 4 - Milano - L. 1.000.000.

DINO

DINO FERRARI 6 mesi. 10.000 km. **SPORTWAGEN** - Via Pia, 173 - Sassuolo (Mo) - Tel. 88.51.63.

FIAT

● **124 SPIDER** ex-ufficiale rally, motore nuovo, perfetta, completa ogni accessorio - **AUTOISEO** - Lovere (Bergamo) - Tel. 035/96.10.29.

FIAT 128 Modelli X 1-9 Rally cinque marce - Motore 100 HP - **FIAT SCOTTI** - V.le Europa - Firenze - Tel. 68.61.61.

128 COUPE' 1100 SL 14 mesi, perfetta, bianca interno rosso, radio mangianastri. **GALLETTI** - Piazza Baraccano, 4 - BOLOGNA - Tel. 051/34.99.05.

FIAT 125 SM ex ufficiale Fiat rally, plurivittoriosa gruppo 1 pronta corse, accessorizzata. **MILANO** - Tel. 02/60.01.62-60.06.43 ore ufficio.

C.SO MILANO SEMPIONE, 63

TURBO **STAR G.T.** **PENTASTAR**

QUALITÀ

5 x 12
5,5 x 13
6 x 14

6,5 x 14
7 x 14