



MILIONI

Per il Team Tyrrell queste ultime gare non sono state certo positive. La corsa F. 1 a Silverstone non è stata una delle migliori, ma è invece stata felicissima per la March, dato che Amon l'ha vinta. Anche in prova Chris era stato il più veloce, seguito da me. Eravamo andati a Silverstone direttamente con le vetture del G.P. di Spagna, senza toccarle, e in prova io avevo fatto due soli giri, quando ho avuto un guasto all'accensione e mi è dunque toccato di continuare con la vettura di riserva.

L'indomani ha sempre piovuto e ho usato i pneumatici da pioggia con cui ho segnato il miglior tempo della giornata, che mi ha fruttato duecento sterline delle quattrocento riservate al pilota che segnava il miglior tempo in ogni mezz'ora di prove.

Per me i guai sono però cominciati ancora prima del via della prima batteria (quest'anno la gara si correva in due batterie). Nel

sono tornato al box e ho chiesto ai meccanici di rimettere gli alettoni anteriori in posizione neutra. E così la prima batteria è stata praticamente nulla, ai miei effetti, perché non avevo modo di stare al passo. Mi toccava andare il più forte possibile, entro quei limiti e dovevo essere uno spettacolo abbastanza strano per il pubblico. Infatti leggendo le riviste ho avuto l'impressione che nella maggioranza la gente non si rendesse conto dei guai in cui mi trovavo.

Una corsa divertente

Nella seconda batteria, invece, la pioggia aveva cominciato a cadere prima del via per cui era proprio una giocata d'azzardo, scegliere i pneumatici adatti, dato che il cielo era minaccioso. Poiché ero staccato di 12" da Amon nella prima batteria, dovevo trovare il modo di riguadagnare il tempo

rente si rendevano conto dell'accaduto, ma tante altre non lo capivano e avranno pensato che Stewart doveva scannarsi per stare al passo di Amon. Sarò sembrato molto eroico e, in contrasto, la guida di Chris sarà apparsa molto liscia, ma per quanto mi riguarda non avrei potuto andare più forte di così, in nessun modo. Sotto certi aspetti è stata una delle corse più piacevoli che io abbia mai fatto, perché non succede spesso di avere la possibilità di manovrare una F.1 in modo pazzo come si fa invece quando si hanno pneumatici da pioggia su pista asciutta. Per lo meno mi sono piazzato secondo e suppongo che sia un successo decente, date le circostanze.

L'indomani sono partito in volo per Tokio con John Coombs su un apparecchio della BOAC. Io volo molto e sono veramente deluso della mancanza d'iniziativa dimostrata dal personale a terra della BOAC, tenendo conto che



Come una ripresa filmata, la sequenza dei passaggi sul lungomare, tra la chicane e la curva del tabaccaio, dei protagonisti del Gran Premio di Monaco. Ecco Stewart già largamente in vantaggio, che guarda nel retrovisore per rendersi conto del distacco degli inseguitori; dalla chicane sta sbucando frattanto Chris Amon



La fila sgranata del gruppo, con Amon in testa seguito da Brabham e Beltoise, mentre la Ferrari di Ickx appare già un poco staccata

di telespettatori non dimenticheranno...

giro di «riscaldamento» guidavo la vettura per la prima volta su pista asciutta ed era veramente terribile. Gli alettoni anteriori erano sistemati per la pista di Madrid, cioè per una velocità medio-veloce in curva, mentre quello posteriore era in pieno assetto. Ciò significava che la vettura era assolutamente inadatta al circuito di Silverstone, che ha curve molto veloci.

Per tre volte quasi «fuori»

Per tre volte sono quasi uscito, nel giro di riscaldamento, per cui

perduto. Se avessi usato pneumatici da asciutto, e se avesse piovuto, mi sarei trovato nei pasticci, ma puntando invece sulla pioggia se la fortuna mi avesse assistito, e fosse realmente caduta, avrei potuto vincere con un vantaggio di 12" o più, almeno così pensavo.

Al primo giro avevo già un vantaggio di 6" su Chris, quindi ero ancora indietro di 6" con la somma dei tempi, ma poi la pista si è asciugata ed è stata una lotta infernale perfino restare davanti ad Amon. In quasi tutte le curve era quasi impossibile «tenere» la vettura con pneumatici e battistrada da pioggia. Le persone al cor-

in questo caso il mio biglietto di prima classe, andata e ritorno, costava circa un milione e mezzo di lire. Io sto sempre attento, per vedere com'è il servizio, e in aria si sa che è buono o cattivo, a seconda se gli stewards sono o non sono stati a una festa la sera prima. Adesso ho adottato il sistema di fare il punto sulle linee aeree durante gli anni, basandomi sul servizio di cui godo.

Abbiamo volato sopra il Polo, fermandoci per il rifornimento ad Anchorage, ed è stato un viaggio faticoso, però abbiamo impiegato soltanto diciotto ore e tutto sommato non ero troppo stanco, men-

tre per John era il primo volo fuori dell'Europa. Tra il fuso orario, la stanchezza indotta dal jet e la disidratazione, John era piuttosto stanco all'arrivo. Abbiamo subito affrontato una conferenza stampa e sono rimasto stupito per il numero di reporters e di fotografi in attesa di parlarci.

C'insegna il Giappone

Quello di Fuji è un circuito molto «suntuoso», infatti ci fanno speso somme colossali per fornire ottima visibilità al pubblico, meravigliosi boxes con garages che si chiudono a chiave, bellissime torri di controllo, un garage a rampe, insomma qualsiasi cosa di cui si possa avere bisogno. Ci sono delle gru per togliere i motori dagli alloggiamenti, un ottimo ristorante per meccanici, piloti e direttori di squadra, più una sala per il riposo. Poco lontano c'è un albergo e si può dire che si tratta di un

ham BT30 di Coombs che montava un motore Cosworth FVC di 2800 cc. Il motore è stato un poco deludente, perché in prova avevamo usato il 1600 F.2 e dopo non ho rilevato nessuna differenza o quasi. Forse il mio mancava un poco di potenza, perché Tommy Reid, che ne aveva uno uguale, andava molto più forte; sul rettilineo non riuscivo a difendermi da lui. Un'altra vettura che mi ha sorpreso era la Mitsubishi Colt di Ikuzawa, una 1600 di 240 HP, che mi passava come se fossi fermo, sul lungo rettilineo. L'opposizione maggiore è però venuta dalle Mildren australiane di due litri, pilotate dal mio omonimo Max Stewart e da Kevin Bartlett. C'erano anche la Ferrari 166 di Graeme Lawrence e la Brabham F.2 di Alistair Walker oltre ad altre vetture di australiani e di giapponesi. Non si può dire che fossero avversari veramente temibili, dal mio punto di vista, però sono stato ugualmente molto felice di vin-

dotti con altri passeggeri a uno stabilimento di sauna, dove ci hanno fatto un massaggio, prima di lasciarci riposare. Dopo sempre la SAS ci ha portati a fare colazione in uno dei migliori alberghi, quindi siamo stati di nuovo condotti all'aeroporto, decisamente più freschi e riposati, per prendere gli aerei per Ginevra e per Londra. Ecco il genere di servizio che induce un viaggiatore a riservervi di una linea aerea.

Una delusione a Montecarlo

Subito dopo il Giappone sono andato a Monaco per il Gran Premio. La March era in buone condizioni e il primo giorno ho segnato il miglior tempo. Il secondo giorno pioveva, ma sono stato lo stesso il più veloce. Il terzo giorno il tempo era ventoso e ogni tanto piovigginava, però verso la fine delle prove ho segnato di nuovo il giro più veloce, abbas-

la gara, al ventottesimo giro sono stato costretto a fermarmi. Devo riconoscere che ci tenevo veramente a vincere e mi sembrava che tutto filasse bene perché la vettura andava perfettamente. A quel momento non avevo ancora fatto un giro veramente veloce, perché non avevo forzato in nessun modo. Ero stato attento alla trasmissione, evitando gobbe sulla strada e tenendomi basso di giri. Nonostante questo il guasto è arrivato. Già da cinque giri l'accensione non andava bene, poi sono arrivato a un punto in cui mi è toccato fermarmi al box. Dopo per qualche giro sono andato bene, poi le cose hanno ripreso ad andare di male in peggio, finché l'accensione è impazzita e mi sono fermato definitivamente per evitare danni grossi. Una vera, grande delusione. Tutti gli anni a Montecarlo ho condotto, ma ho vinto una sola volta, nel 1966 e, prima o poi, voglio assolutamente ottenere la vittoria.

Jack non riusciva quasi a capire che cosa avesse fatto e dove avesse sbagliato. Era però chiaro che a due o tre giri dalla fine era arrivato in cima alla salita del Casino e aveva trovato Siffert che si spostava da un lato all'altro della strada, nel tentativo di «pescare» abbastanza carburante per finire gli ultimi giri. E così Jack ha dovuto girargli attorno, infatti è salito sul marciapiede perdendo 4" in un giro. Ormai Rindt aveva il morso fra i denti e forse Jack cominciava a essere un poco stanco; ha dunque commesso un errore che in qualsiasi altro momento non gli sarebbe stato possibile. Se non altro l'episodio ha fornito al pubblico uno spettacolo magnifico e i milioni di spettatori alla TV non lo dimenticheranno presto!

Mentre scrivo sto provando la March a Zandvoort in previsione del G.P. d'Olanda (se si farà!). Abbiamo effettuato molte prove e sono sceso a 1'18"8, un tempo



Dietro Jacky Ickx ecco Dennis Hulme e poi, ecco Pescarolo



Poi all'ottavo posto Rindt che al primo giro era passato decimo, e che precede Courage, Siffert, McLaren e Surtees nell'ordine

«complesso-corse» molto moderno. Io sono rimasto soprattutto impressionato dal perfetto servizio dei commissari addetti alle bandiere, alla pari quasi con quello inglese. Non posso fare la minima critica, riguardo ai vari incidenti in cui mi sono trovato coinvolto, e conosco molti circuiti, che frequento abitualmente, che non possono vantare nulla di simile a quello che fanno i giapponesi. Ho soltanto parole di elogio per gli organizzatori, che avevano fatto arrivare le vetture in volo occupandosi di tutto e di tutti, compresi i meccanici.

Ho vinto la corsa con la Brab-

ham BT30 di Coombs che montava un motore Cosworth FVC di 2800 cc. Il motore è stato un poco deludente, perché in prova avevamo usato il 1600 F.2 e dopo non ho rilevato nessuna differenza o quasi. Forse il mio mancava un poco di potenza, perché Tommy Reid, che ne aveva uno uguale, andava molto più forte; sul rettilineo non riuscivo a difendermi da lui. Un'altra vettura che mi ha sorpreso era la Mitsubishi Colt di Ikuzawa, una 1600 di 240 HP, che mi passava come se fossi fermo, sul lungo rettilineo. L'opposizione maggiore è però venuta dalle Mildren australiane di due litri, pilotate dal mio omonimo Max Stewart e da Kevin Bartlett. C'erano anche la Ferrari 166 di Graeme Lawrence e la Brabham F.2 di Alistair Walker oltre ad altre vetture di australiani e di giapponesi. Non si può dire che fossero avversari veramente temibili, dal mio punto di vista, però sono stato ugualmente molto felice di vin-

dotti con altri passeggeri a uno stabilimento di sauna, dove ci hanno fatto un massaggio, prima di lasciarci riposare. Dopo sempre la SAS ci ha portati a fare colazione in uno dei migliori alberghi, quindi siamo stati di nuovo condotti all'aeroporto, decisamente più freschi e riposati, per prendere gli aerei per Ginevra e per Londra. Ecco il genere di servizio che induce un viaggiatore a riservervi di una linea aerea.

Subito dopo il Giappone sono andato a Monaco per il Gran Premio. La March era in buone condizioni e il primo giorno ho segnato il miglior tempo. Il secondo giorno pioveva, ma sono stato lo stesso il più veloce. Il terzo giorno il tempo era ventoso e ogni tanto piovigginava, però verso la fine delle prove ho segnato di nuovo il giro più veloce, abbas-

la gara, al ventottesimo giro sono stato costretto a fermarmi. Devo riconoscere che ci tenevo veramente a vincere e mi sembrava che tutto filasse bene perché la vettura andava perfettamente. A quel momento non avevo ancora fatto un giro veramente veloce, perché non avevo forzato in nessun modo. Ero stato attento alla trasmissione, evitando gobbe sulla strada e tenendomi basso di giri. Nonostante questo il guasto è arrivato. Già da cinque giri l'accensione non andava bene, poi sono arrivato a un punto in cui mi è toccato fermarmi al box. Dopo per qualche giro sono andato bene, poi le cose hanno ripreso ad andare di male in peggio, finché l'accensione è impazzita e mi sono fermato definitivamente per evitare danni grossi. Una vera, grande delusione. Tutti gli anni a Montecarlo ho condotto, ma ho vinto una sola volta, nel 1966 e, prima o poi, voglio assolutamente ottenere la vittoria.

La sorpresa di Rindt

E così non ho vinto, ma il finish è stato meraviglioso, uno dei più belli mai visti in un gran premio. Gli ultimi drammatici giri mi sono sembrati quasi irreali. Jochen era abbastanza arretrato, però si è fatto avanti quando sono cominciati i ritiri e finalmente, in quell'ultimo pazzesco giro, il povero Jack, dopo essersi fatto «ripresendere» un po' troppo, ha commesso uno dei suoi rari sbagli. Credo che Jochen fosse il più sorpreso di tutti e lo stesso

soddisfante, bene al di sotto del record. Prima dovrei correre in Belgio, ma pure questa gara è incerta, anche se ritengo che si farà, se il tempo sarà favorevole.

Jackie Stewart



Daily Mirror World Cup Rally
Wembley - Mexico City April 19-May 27

IL RALLYE

dantesco

LONDRA

MESSICO

all'epilogo

I piloti stremati

LA PAZ - L'altitudine in Bolivia ha sottoposto a sgradevoli sensazioni i concorrenti del Rallye Coppa del Mondo. Il primo a cedere è stato Zasada che, posto piede a terra al controllo di Quiacas (metri 3700), è stramazza col viso nella polvere. Ossigeno e respirazione artificiale per la prima vittima dell'altitudine e ben presto anche gli altri hanno dovuto ricorrere alle maschere d'ossigeno. E' proprio qui che il rallye è diventato la spaventosa prova che, già alla partenza, aveva dato molti patemi ai concorrenti.

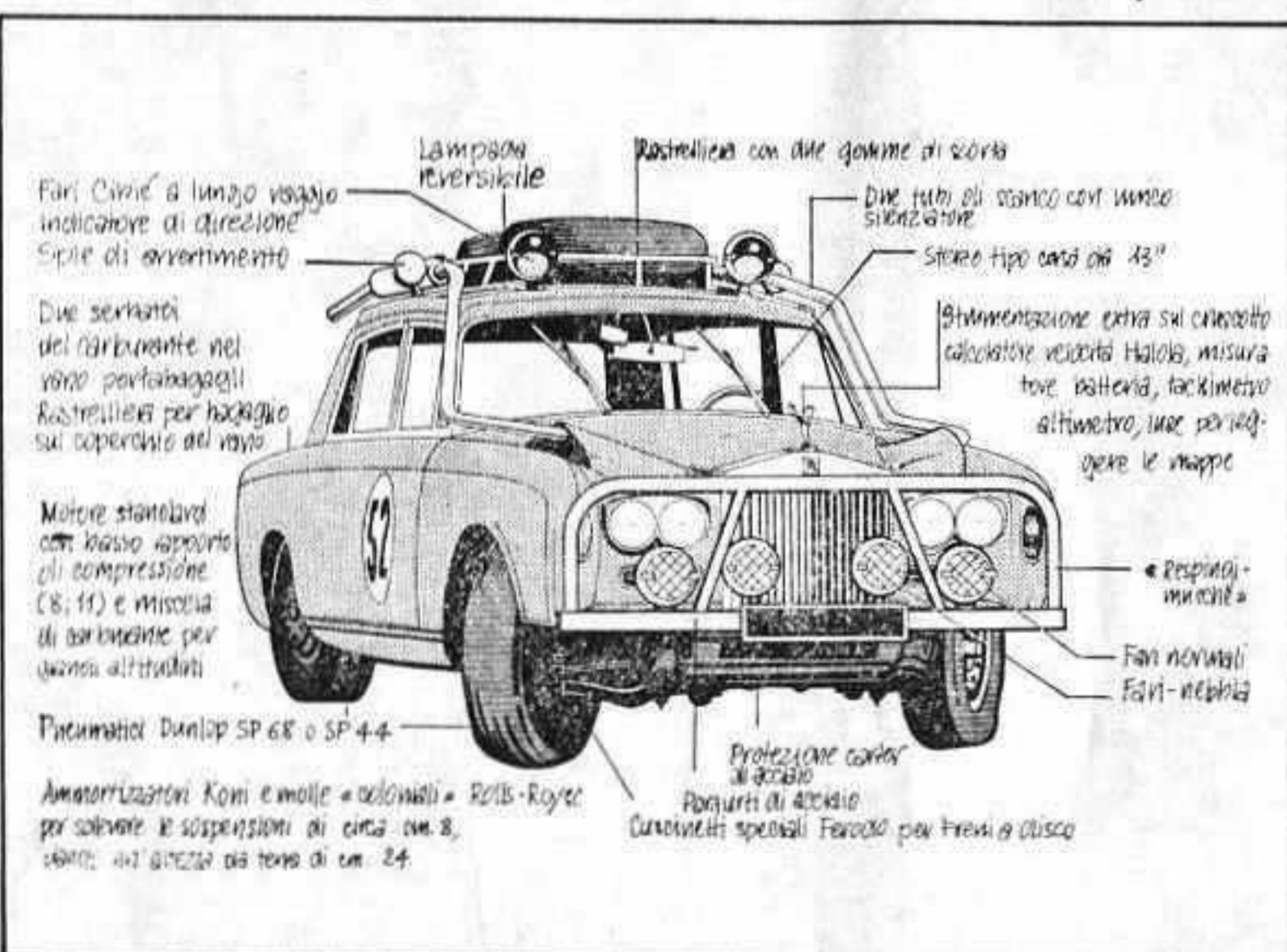
Terribile perché anche molto monotona, la tappa di km 3.250 fra Santiago e La Paz e già nei primi chilometri sulle Ande il rallye si è tramutato in epopea. Polvere rossa che si sollevava a turbini, vetture che arrivavano sul ciglio di un burrone e i piloti se ne accorgevano soltanto quando le ruote anteriori erano già sospese nel vuoto. Appena si erano ripresi ecco, oltre una curva, un masso che ostruiva la strada! Piste, invase dal fango e dall'acqua, che salivano innestate fino alla famosa cordigliera. Arrivo a La Paz dopo un percorso degno dell'inferno di Dante e notte agitata da incubi. Pare che i peggiori li abbiano avuti Mikkola-Palm, che più di una volta avevano rischiato di finire in un precipizio.

In questa terza tappa sud americana i distacchi si sono accentuati e molti concorrenti sono spariti di scena. Cowan e Coyle, come si è già detto, sono finiti all'ospedale dopo un salto in un burrone, per fortuna però con ferite lievi. Fall e Greaves, che si trovavano in posizione discreta, sono retrocessi notevolmente dopo numerose forature, tanto che hanno percorso oltre cento chilometri con due sole ruote in stato decente. Perfino Makinen su queste piste infernali ha perso la ruota posteriore destra e si è fermato a qualche centimetro da un burrone, cavandosela però con un grosso spavento. Anche un concorrente sovietico, su Moskvitch, ha concluso la corsa in fondo a un dirupo.

A 200 chilometri da La Paz Verrier-Murac, su Citroën, sono usciti di pista perché Murac, alla guida, si è addormentato, ma la vettura per quanto danneggiata per l'urto ha potuto essere riparata. Nell'attraversamento di un villaggio un bambino ha tirato un sas-



La Rolls-Royce è tornata alle «corse» in questo Rallye, con una vettura accuratamente preparata (come potete vedere nella foto sopra e nel disegno sotto) ma ha avuto moltissimi problemi



so alla vettura di Vanson, spaccando il lunotto posteriore. Neyret si lamentava soltanto di non avere mai dormito perché, per quanto stanco, non poteva fare a meno di restare sveglio per ammirare le Ande.

Fra gli altri incidenti un cavallo si è precipitato sulla BMC di Redgrave, fracassando il parabrezza, schiacciando la capote e polverizzando i fari.

All'arrivo a La Paz c'era il generale Alfredo Candia, presidente della Repubblica, ad attendere i



Qui sotto, vediamo René Trautmann ed il suo coéquipier Jean-Pierre Hanrioud, con in volto gli inconfondibili segni della fatica, mentre attendono che un meccanico dell'assistenza sistemi alcuni guai al motore della loro Citroën DS 21. Il Rallye Londra-Messico si è rivelato una gara massacrante per piloti e meccanici



Fra i nomi più noti ancora in corsa, anche l'ex-calciatore Jimmy Greaves, che è partito su una Escort con Tony Fall. Sotto, per la Triumph di Jack Murray, la Londra-Messico è finita in un boschetto



genti a cui nessuno faceva caso. C'è voluta una carica della polizia per fare sgombrare il passaggio. Quando, poi, è apparsa la vettura dei boliviani Bendek, Hubner e Burgoa ci sono state scene degne di una sommossa. Issati sul tetto, i piloti erano coperti da fiori lanciati dalla folla e la vettura procedeva con le quattro ruote sollevate da terra, letteralmente portata a mano. Carica infruttuosa della polizia, che dalla disperazione è poi ricorsa alle armi, sparando in aria per liberare i tre piloti ormai quasi asfissati.

E ora, stremati e sconvolti, i concorrenti hanno sostato per trenta ore prima di ripartire verso Lima.

LA CLASSIFICA A LA PAZ

1. Mikkola-Palm (Escort);
2. Aaltonen-Liddon (Escort);
3. Culcheth-Syer (Triumph);
4. Verrier-Murac (Citroën);
5. Zasada-Wachowski (Escort);
6. Hopkirk-Nash (Triumph);
7. Neyret-Terramorsi (Citroën);
8. Makinen-Stapelaere (Escort);
9. Vanson-Turcat (Citroën);
10. Fall-Greaves (Escort). Sono rimaste 32 vetture in corsa.

In ARGENTINA è sempre TEMPORADA

Solo a BAIREES autodromo - no

BUENOS AIRES - L'autodromo Municipale di Buenos Aires è in sfacelo, e ciò non ostante si continua a corrervi. La cosa più divertente è stato che il Municipio, proprietario dell'Autodromo, poco prima della gara di SP svoltasi il 28 aprile, ha improvvisamente scoperto che i servizi antincendi erano inefficienti, e si è autominacciato di sospendere la manifestazione. Comunque si è corso ugualmente, e si è assistito al solito duello fra Chevrolet e Tornado. La gara era su due manches di 20 giri della pista n. 9, di 3416 metri.

Nella prima serie, ottima partenza di Vianini ma vittoria di Carlos Ruesch su Trueno-Chevrolet seguito dalla Chevrolet di Veiga.

Nella seconda serie scatta al via Di Palma, ma già al secondo giro esce di pista e si ritira. Ruesch non aveva difficoltà a prendere la testa, e terminava primo seguito da Estefano.

DI PALMA antisassi

ALLEN - Inaugurazione, il 5 maggio, del nuovo autodromo « General Mosconi » ad Allen, e ritorno alle vetture Turismo de Carretera categoria B. La pista era troppo nuova, ed in condizioni pessime, a causa anche dei tentativi degli organizzatori di asciugare il fondo, e per il molto brecciolino sollevato dalle ruote delle vetture.

Nella prima serie, partenza velocissima di Di Palma, che evita il lancio di sassi che infatti compiono non pochi parabrezza. Fino alla fine conduce Di Palma, quando Copello riesce a mettere la sua Tornado davanti all'avversario e vince.

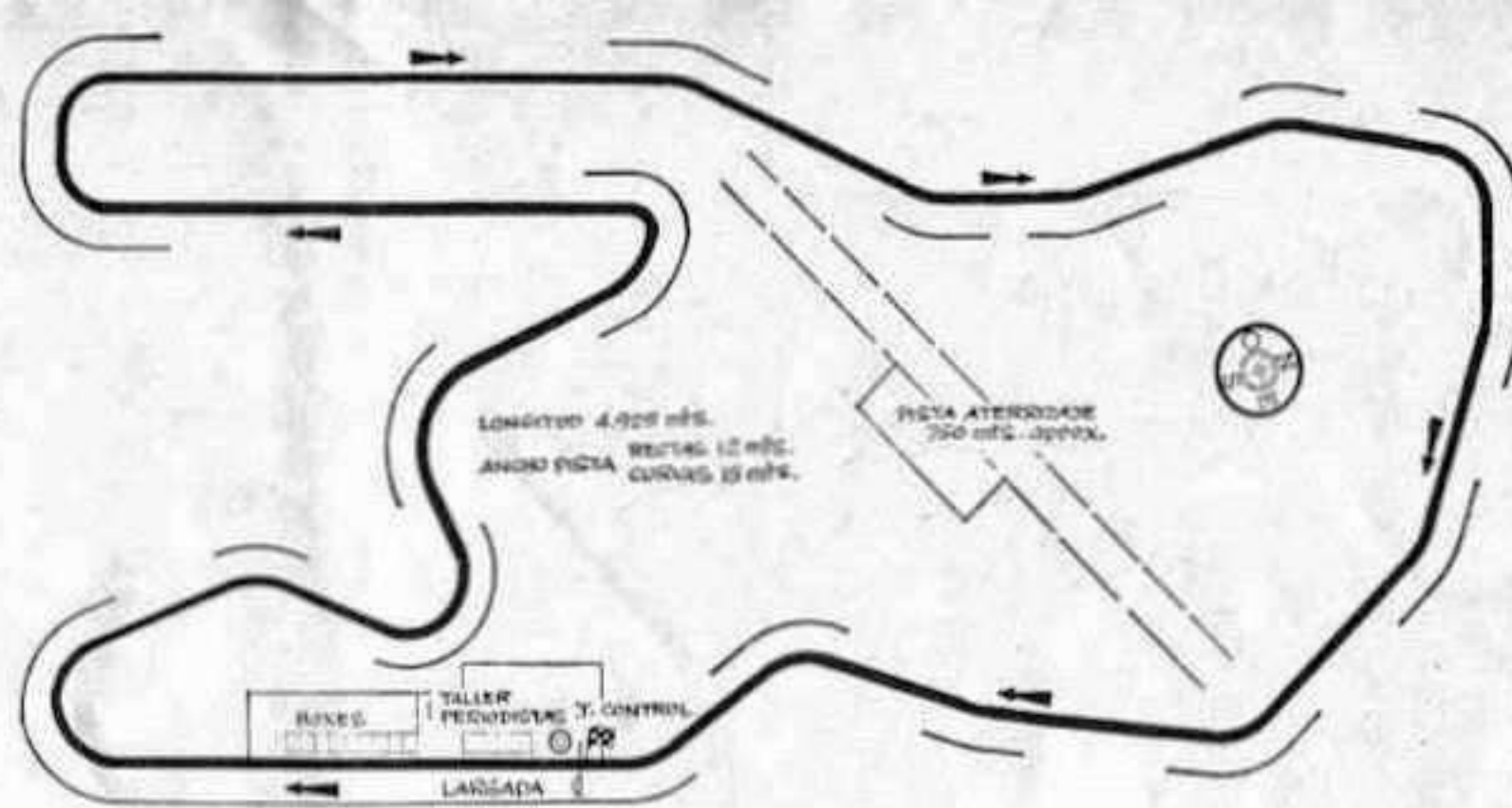
Nella seconda serie, nuova partenza brillante di Di Palma, ma Copello lo passa subito ed impone il suo ritmo. Per sua sfortuna, a pochi giri dal termine, fora una gomma e deve sostare ai boxes. Vince quindi Di Palma, seguito da Copello che ha fatto una straordinaria rimonta ma non ha potuto annullare il vantaggio di Di Palma, che così vince la classifica finale.

Incasso record a CORDOBA

CORDOBA - Grande attesa allo autodromo Oscar Cabalen di Córdoba, per il previsto duello fra le SP di Veiga e di Copello, cioè Chevrolet contro Tornado. Una gara su tre serie, ognuna di 22 giri, sulla pista di 3100 metri. Nelle prime due, vittoria di Garcia Veiga, mentre la terza è appannaggio di Cupeiro. La vittoria finale, però, per somma di tempi, è di Copello, con 23" di vantaggio su Di Palma e un giro su Cupeiro e Garcia Veiga.

Nella stessa riunione, si è corsa una gara di vetture F.1 della Mecanica Nacional, vinta dalla Dodge di Cuvertino. Il giro più veloce era di Salatino. Durante questa giornata a Cordoba si è battuto ogni record di incasso, con 18 milioni di Pesos (circa 32 milioni di lire).

Cronache di **Augusto C. BONZI**



A sinistra, gli argentini non si stancano di inaugurare circuiti; quello che vedete è sorto a Camahue. Sotto, una immagine della « 24 Ore Citroën » corsa a Buenos Aires (sulla stessa pista della Temporada) e riservata alle 2 CV e 3 CV. Vediamo nella foto uno « stormo » di 2 CV rollare in una delle lunghe curve dell'autodromo della capitale



Durante la corsa di Cordoba, entrano in collisione Estefano (n. 5) e Bordeu. Sotto, sempre a Cordoba, la collisione di Garcia Veiga con Vianini, che costerà al primo una gara già vinta



Una 500 KM. marca FIAT

CAPILLA DEL MONTE - Interessantissima gara di Turismo gruppo 2 su un circuito di 66 km, da ripetersi 4 volte, sulla Sierra Cordobese. Al primo giro era in testa la Peugeot di Juchet. Al secondo giro era primo Di Nezio con la Fiat 1500, terzo al primo passaggio, che poi era primo al terzo ed al quarto giro, facendo trionfare la marca italiana, in questa « 500 km di Capilla del Monte ». Che poi la gara sia lunga 266 km e non 500, è un particolare cui gli argentini non danno troppa importanza.

Battesimo movimentato a Maggiolo

In... corsa anche un cavallo-poliziotto!

MAGGIOLO - Finalmente, sul nuovo circuito di Maggiolo le vetture Chevrolet hanno battuto le Tornado, nella seguitissima categoria SP. Come al solito, si sono svolte tre manche di venti giri del tracciato di 3133 metri.

Nella prima, all'abbassarsi della bandiera, tutti scattano meno Pascualini, che resta immobile. Ruesch lo evita di un soffio, ma Pauloni lo centra in pieno, cosicché le loro due vetture sono fuori gara. In testa va Urruti, un nuovo pilota molto in gamba, ma Cupeiro lo passa subito.

Molto bene Garcia Veiga che dopo un testa-coda rimonta come un forsennato e conquista il giro più veloce, oltre al terzo posto, dietro a Cupeiro ed a Vianini.

Nella seconda manche, si allinea pure Copello, che non era partito nella prima per avaria. Al via, colpo di scena: un cavallo della polizia, improvvisamente imbrozzaritosi, ha disarcionato il cavaliere e si è messo a correre in mezzo alla pista, forse per emulare i colleghi meccanici. Dopo un gran sventolio di bandiere e non poco affanno, le vetture si fermano ed infine ripartono, con in testa Vianini che però cede la prima posizione a Cupeiro, che vince la seconda volta seguito da Urruti, Ruesch, Vianini, Gradassi e Pauloni.

Al via della terza serie, scatta nuovamente Urruti, ma si vede che ormai Cupeiro è tranquillo e non dà battaglia. La gara vive sulla rincorsa di Garcia Veiga, che per un soffio non riaggancia Urruti proprio sul traguardo. Terzo è Vianini.

La classifica finale per som-

ma di tempi vede primo naturalmente Cupeiro (Chevrolet), poi Ruesch (Chevrolet), il regolare Estefano (Ford), Urruti (Ford), Vianini (Chevrolet), Gradassi e Garcia Veiga, che però resta al comando del campionato argentino SP.

Nell'intervallo fra la seconda e la terza serie di SP, si è svolta anche una gara per le F. 4, molto affollata di concorrenti. Dominio assoluto di Laskac, Rossi e Ragno, in possesso dei mezzi migliori. All'ultimo giro Ragno, che era in testa, rompeva il motore e così vinceva Laskac su Renault, seguito da Rossi (Renault) a 5", da Ayale (Renault), da Chutrau (BMW) e da Iotti (Renault).

URAGANO anti-turismo

FLORES - Riunione con corse di Turismo all'autodromo « Generale San Martin » di Flores, che però non ha potuto aver termine causa un violento temporale. La prima serie della cat. A vedeva al via tutte Renault 1093, ed era vinta da Parisi, mentre il dominatore della prova, Pecullo, usciva illeso da un pauroso incidente.

La seconda serie era vinta da Alonso, seguito dalla Fiat 600 di Eusebi, entrambi giovanissimi. La finale, ha visto al comando la 600 di Eusebi, unica contro nove Renault, fino all'ultimo giro, quando Eusebi sbandava e lasciava via libera al rivale Alonso.

Nella cat. B, le due manches vedevano al primo posto la Fiat 1500 di Zunino e la Peugeot di Mayorga.

Si iniziava la serie per la cat. C, ma era sospesa per il temporale.

La nuova TRIESTE-OPICINA
sul filo dei 150 km. all'ora

CORRIERE CORSE

Nella «MONZA in salita»



la rivincita di MORETTI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

TRIESTE - Quello che a Giampiero Moretti non era riuscito una settimana fa, sui tornanti di Volterra, è riuscito — e abbastanza facilmente — in quella specie di «Monza in salita» che è la Trieste-Opicina. La sua 512 Sport ha letteralmente divorato il tratto di strada che va ad Opicina, a quasi 150 kmh di media.

Gli organizzatori triestini avevano approfittato delle nuove regolamentazioni CSAI, che permettono da questo anno una lunghezza minima di 8 km invece di 10 per le gare in salita valide per i Campionati ed i Trofei di Velocità, togliendo alla «Opicina» i due chilometri iniziali, quelli che si snodavano in pieno centro cittadino, e sono così riusciti a mantenere in piedi una gara che — obiettivamente — non sappiamo come faccia ad essere «sopportata» dalla città di Trieste; merito degli organizzatori e merito della lungimiranza delle autorità, evidentemente.

Questo accorciamento di percorso ha fatto sì che questa edizione della «Opicina» non potesse avere raffronti con le edizioni precedenti, e tutti i migliori tempi di classe sono pertanto altrettanti nuovi records. Certo che non c'erano le Abarth ufficiali, ma non crediamo che avrebbero impensierito molto Moretti: gli allunghi e le velocissime curve di questa salita sembravano fatti apposta per chi aveva più CV, in senso assoluto. Due Abarth 2 litri, comunque, dietro alla Ferrari 5 litri: quella Sport di «Gi-Bi» e quella prototipo di Botalla, separati di solo 1/10, e quindi ugualmente lodevoli. Per darvi un'idea di che tipo di «salita» si tratti, vi diciamo che «Gi-Bi» si lamentava di avere una quinta «solo da 200», e di essere quindi troppo corto di rapporti. Ci si attendeva qualcosa di più dalla Carrera 10 di «Noris», ma forse la sbandata in prova ne ha un po' frenato lo slancio. Si aspettava anche Pilone, ma il torinese ha dovuto rinunciare per un'avaria al cambio della sua Abarth Sport.

Passando in rassegna le varie classi, notiamo nelle piccole cilindrate una «doppietta» del preparatore romano Vaccari, che ha vinto con Santucci la 500 e con Antonini la 600, superando anche indenne un paio di reclami, pur se — per dovere di cronaca — dobbiamo dire che la decisione dell'ing. Turri non ha convinto tutti. Con questa vittoria Santucci si pone decisamente in testa al Trofeo delle «piccoline». Nelle 850, conferma di Scalabrini, mentre Campanini (tornato ai «vecchi amori» dopo una infelice parentesi con le F.3), ha vinto la 1000 con un tempo strepitoso, affibbiando al pur bravo Stefanelli (nei guai però con la frizione) ben 9", che in una salita così breve sono veramente tanti.

Nella 1150, tutte 128 meno una, la NSU di Gianni Ghedini. Il quale, pur non forzando al massimo, ha vinto la classe. L'unico che gli si è opposto

è stato «Sanghry-la», ma in salita specialmente riteniamo la vettura tedesca superiore alla 128.

Doppietta anche di Cortini nella 1300, una delle classi «clou» di ogni gara: primo Rosselli e secondo Boretto, mentre anche Pozzo (terzo) si lamentava di essere troppo «corto», e di essere salito sempre in fuorigiri. Qualche macchina al via della 1600, dove, da quando i GTA sono passati in GTS, non si trovano più partenti. Vittoria di Schenetti, che finalmente è riuscito a far correre la sua bellissima Escort. Prosegue bene l'affiatamento di Cecchini con la 2 litri Alfa, mentre Santulli, nonostante un incidente prima della gara, si è imposto nella 3000.

Nel Gran Turismo Speciale, di notevole il tempo di Giacomini nella 1300, dove contro la sua leggerissima e potente Alpine le Fulvia fanno quello che possono. Stupenda la battaglia nella 1600, dove i distacchi sono dell'ordine di pochi decimi per volta, e vittoria di Moncini su Frisori, che non ha mostrato di risentire del passaggio dalla Renault alla GTA. Dopo i due piloti «locali», che conosceranno il percorso a menadito, ma che devono pur avere guidato veramente bene, troviamo l'ottimo Ruspa e finalmente Luigino Rinaldi, che è forse il più deluso di tutti, confidando senza mezzi termini in una vittoria. Nella 2 litri tutte Porsche, e vittoria prevista di Maurizio Polin, mentre positivo il debutto con la 911 di «Mimmo». Chi invece è mancata all'attesa è stata la 914/6 di Zanini, una vettura che, una volta a punto, dovrebbe risultare superiore alle 911.

Nei prototipi, infine, vittoria di Locatelli con la AMS-Cosworth nella classe 1000, mentre non si è vista in gara la AMS-Alfa 1300 di Zanetti, che in prova aveva ottenuto un interessante 3'47"9, causa la rottura di un semiasse.

Mag.

TRIESTE-OPICINA - Gara di velocità in salita a partecipazione straniera - Trieste, 24 maggio 1970

LI CLASSIFICHE

Categoria Turismo speciale - Classe 500: 1. Enzo Santucci (Fiat-Giannini) 4'51"1 media 99,183 kmh; 2. Barabino (Fiat-Giannini) 4'54"3; 3. Brunelli (Fiat-Giannini) 4'59"6; 4. Strenghetto (Fiat-Giannini) 5'02"3; 5. Cerulli (Fiat-Giannini) 5'02"4; 5. Re (Fiat-Giannini) 5'02"4; 7. Cherici (Fiat-Giannini) 5'03"6; 8. «Sugar» (Fiat-Giannini) 5'04"4; 9. D'Onofrio (Fiat-Giannini) 5'14"6; 10. Bernardi (Fiat-Giannini) 5'19"9; 11. Lutmann (Fiat-Giannini) 5'22"1; 12. Callegari (Fiat-Giannini) 5'24"3; 13. Pungetti (Fiat-Giannini) 5'27"1; 14. Segalini (Fiat-Giannini) 5'27"8; 15. Facco (Fiat) 5'41"5; 16. Brogi (Fiat-Giannini) 6'04"3; 17. Rossi (Fiat) 6'06"1; 18. Boscolo (Fiat) 6'16"7.

Classe 600: 1. Antonio Antonini (Fiat-Giannini) 4'42"6, media 102,166 kmh; 2. Amighini (Fiat-Abarth) 4'46"1; 3. Piroli (Fiat-Abarth) 4'47"2; 4. Mazzeschi (Fiat-Abarth) 4'48"3; 5. Gattafoni (Fiat-Abarth) 4'49"9; 6. Pieraccini (Fiat-Abarth)

La Ferrari 512 S di Giampiero Moretti ha trovato il suo terreno ideale alla Trieste-Opicina. Dopo il miglior tempo in prova (3'17" e 6), è calato di altri 5". Sotto: l'incidente, in prova, di «Noris»



4'50"4; 7. Di Mauro (Fiat-Abarth) 5'01"2; 8. Ruspoli (Fiat-Abarth) 5'03"8; 9. Giovannini (Fiat-Abarth) 5'20"2; 10. Moro (Fiat-Abarth) 5'30"6; 11. Perini (Fiat-Abarth) 5'50"8; 12. Caneva (Fiat-Abarth) 6'33"4; 13. Galluzzo (Fiat-Giannini) 10'27"8.

Classe 700: 1. Cesare Garrone (Fiat-Abarth) 4'54"3, media 98,100 kmh; 2. Lisc (Fiat-Abarth) 4'59"3; 3. Ruoso (Fiat-Abarth) 5'02"3; 4. Girlando (Fiat-Abarth) 5'03"1; 5. Del Panta (Fiat-Abarth) 5'03"2; 6. Caramaschi (Fiat-Abarth) 5'10"3; 7. Dal Farra (BMW) 5'14"3.

Classe 850: 1. Sergio Scalabrini (Fiat-Abarth) 4'26"1, media 108,541 kmh; 2. Gunnella (Fiat-Abarth) 4'27"1; 3. Barone (Fiat-Abarth) 4'27"8; 4. Talli (Fiat-Abarth) 4'29"6; 5. Viviani (Fiat-Abarth) 4'39"1; 6. Olper (Fiat-Abarth) 4'48"6; 7. De Leonardis (Saab) 5'24"1.

Classe 1000: 1. Maurizio Campanini (Fiat-Abarth) 4'02"3, media 119,158 kmh; 2. Stefanelli (Fiat-Abarth) 4'11"2; 3. Becchetti (Fiat-Abarth) 4'11"4; 4. Gatti (Fiat-Abarth) 4'13"2; 5. Ravinale (Fiat-Abarth) 4'19"7; 6. Miranda (Fiat-Abarth) 4'27"7; 7. Pain (Fiat-Abarth) 4'29"5; 8. Michianete (Fiat-Abarth) 4'30"5; 9. Pettitti (Innocenti Mini-Cooper) 4'58"8; 10. Soria (Fiat-Abarth) 5'10"1; 11. Martincich (Fiat 850 sport) 5'28"1.

Classe 1150: 1. Gianni Ghedini (NSU) 4'17"5, media 112,124 kmh; 2. «Sanghry-la» (Fiat 128) 4'18"6; 3. Magri (Fiat 128) 4'25"5; 4. Sanetti (Fiat 128) 4'26"2; 4. Larini (Fiat 128) 4'26"2; 6. «Speedy» (Fiat 128) 4'28"4; 7. Galmozzi (Fiat 128) 4'30"8; 8. Cozzarollo (Fiat 128) 4'33"4;

9. Terni (Fiat 128) 4'33"5; 10. Granata (Fiat 128) 4'38"3; 11. Crashevich (Fiat 128) 4'44"7; 12. Valerio (Fiat 128) 7'17"7.

Classe 1300: 1. Alberto Rosselli (GTA Junior) 3'56"7, media 121,977 kmh; 2. Boretto (GTA Junior) 3'57"4; 3. Pozzo (GTA Junior) 3'58"1; 4. Viola (GTA Junior) 4'01"4; 5. Casati (GTA Junior) 4'02"7; 6. Invernizzi (GTA Junior) 4'08"7; 7. Pellanda (Mini Cooper) 4'09"7; 8. Zanussi (GTA Junior) 4'10"1; 9. Furlan (Mini Cooper) 4'10"4; 10. Minen (Mini Cooper) 4'12"7; 11. «Maurizio» (GTA Junior) 4'17"1; 12. Tandoi (Renault Gordini) 4'17"7; 13. «Poker» (GTA Junior) 4'18"4; 14. Capietti (Mini Cooper) 4'18"6; 15. Parpinelli (GTA Junior) 4'18"9; 16. Cattane (GTA Junior) 4'21"5; 17. Brunner (GTA Junior) 4'21"6; 18. Sandrini (Mini Cooper) 4'23"4; 19. Dal Molin (GTA Junior) 4'23"3; 20. Benaglia (Renault Gordini) 4'51"8.

Classe 1600: 1. Beppe Schenetti (Ford Escort) 4'04"8, media kmh 117,941; 2. Belli (Ford Escort) 4'10"9; 3. Comin (Fiat 124 coupé) 4'48"1; 4. Zoratto (Giulia Super) 4'58"1; 5. Codini (A.R. GTV) 6. Sanco (Fiat 1500 C) 5'56"3.

Classe 2000: 1. Luigi Cecchini (GTAm) 3'48"8, media kmh 126,189; 2. De Leonibus (GTAm) 3'49"3; 3. Merletti (BMW 2002) 3'58"3; 4. Cecchin (Lancia Flavia) 4'26"1.

Classe 3000: 1. Alfredo Santulli (A.R. 2600) 4'12"6, media kmh 114,299; 2. Lombardi (A.R. 2600) 4'15"2; 3. «Bloody Blacky Tiger» (A.R. 2600) 4'19"8; 4. Zarpellon (A.R. 2600) 4'21"4; 5. Tarpiani (BMW 2800) 4'32"1; 6. Verroca (Fiat 2300 S) 4'33"1.

Categoria Gran Turismo di serie - Classe 1300: 1. Franco Nardini (Fulvia HF) 4'41"7, media kmh 102,498; 2. «Geppetto» (Fulvia HF) 4'46"4; 3. Urban (Fulvia C) 4'52"1; 4. Gianfranco (Fulvia C) 4'59"9; 5. Lo Cuoco (Fulvia C) 5".

Categoria Gran Turismo Speciale - Classe 1000: 1. Giancarlo Galmozzi (Fiat-Abarth OT) 4'33"4, media kmh 105,604; 2. Friso (Fiat-Abarth OT) 4'39"5; 3. «Mongiovi» (Fiat-Abarth OT) 4'43"8; 4. Brambilla (Fiat-Abarth OT) 4'45"7; 5. «Maximilian» (Fiat-Abarth OT) 4'53"3; 6. Melandri (Racer Team Bertone) 4'59"7.

Classe 1300: 1. Giuseppe Giacomini (Alpine Renault) 3'54"5, media kmh 123,174; 2. Tavolaccini (Fulvia Sport) 4'12"1; 3. Vimercati (Fulvia HFR) 4'12"8; 4. Capra (Alpine Renault) 4'14"2; 5. «Willer» (Fulvia HFR) 4'15"5; 6. Cajani (Fulvia HFR) 4'21"2; 7. Rossi (Fulvia Sport) 4'21"6; 8. Zorzan (Fulvia Sport) 4'25"6; 9. Daverio (Fulvia HFR) 4'27"1.

Classe 1600: 1. Sandro Moncini (GTA) 3'51"7, media kmh 124,609; 2. Frisori (GTA) 3'51"9; 3. Ruspa (GTA) 3'52"7; 4. Rinaldi (GTA) 3'53"7; 5. Cabella (GTA) 3'57"2; 6. Poretti (GTA) 3'58"2; 7. Papetti (GTA) 3'59"9; 8. Galimberti (Fulvia 1600) 4'03"6; 9. Rossi (GTA) 4'06"8; 10. Rovida (GTA) 4'09"1; 11. Jantiniella (GTA) 4'09"4; 12. Ferrari (GTA) 4'11"4; 13. Niclot (Fiat 124 S) 4'23"6; 14. Martino (Fulvia, 1600) 4'27"1; 15. Vanotti (GTA) 4'28"7; 16. Dalla Putta (Fiat 124 S) 4'48"4.

Classe 2000: 1. Maurizio Polin (Porsche 911) 3'49"7, media kmh 125,694; 2. Gottifredi (Porsche 911) 3'50"6; 3. Zerbini (Porsche 911) 3'53"1; 4. «Mimmo» (Porsche 911) 3'54"6; 5. Schoen (Porsche 911) 3'58"1; 6. Cocconelli (Porsche 911) 4'00"4; 7. «Manuel» (Porsche 911) 4'02"3; 8. Facca (Porsche 911) 4'08"3; 9. Zanini (Porsche 914) 4'09"7; 10. «Sarias» (Porsche 911) 4'10"3; 11. Berruto (Porsche 911) 4'12"6.

Categoria Sport - Classe 1000: 1. «White» (Fiat-Abarth) 3'53"6, media kmh 123,506; 2. Nardini (Fiat-Abarth) 3'55"4; 3. «Agassar» (Fiat-Abarth) 4'01"1; 4. Bersano (Fiat-Abarth) 4'02"1; 5. Brancato (Fiat-Abarth) 4'17"8; 6. Motta (Fiat-Abarth) 4'21"5; 7. Scantimburgo (Fiat-Abarth) 4'23"7; 8. «Renzo» (Fiat-Abarth) 4'25"1.

Classe 1300: 1. Luigi Moraschi (Fiat-Abarth) 4'00"9, media kmh 122,540; 2. Terigi (Fiat-Abarth) 4'12"6; 3. Savoldi (Fiat-Abarth) 4'16"3; 4. De Nicola (Simca-Abarth) 4'22"3.

Classe 2000: 1. «Gi-Bi» (Fiat-Abarth) 3'25"4, media kmh 140,565; 2. «Noris» (Porsche 910) 3'27"1.

Classe 5000: 1. Giampiero Moretti (Ferrari 512 S) 3'12"5, media kmh 149,695.

Categoria Sport Prototipi - Classe 1000: 1. Ugo Locatelli (AMS) 3'48"8, media kmh 126,189; 2. Bernasconi (Fiat-Abarth) 4'00"3; 3. Baldo (Fiat-Abarth) 4'06"8.

Classe 2000: 1. Piero Botalla (Fiat-Abarth) 3'25"5, media kmh 140,410; 2. Heisch (Alfa 33) 3'29"3; 3. Bardelli (Alfa 33) 3'38"6; 4. Guidetti (Alfa 1300) 4'17"5.

Emozioni
anche
« gialle »
nel G. P.
VIGORELLI



Due
 vittorie
 « regalate »:

Lella
LOMBARDI
 (fischiatissima)
 F. 850
 e **BIGNAMI**
 F. Ford



A sinistra, il primo tempo della sequenza fotografica vede in testa-coda il 37, Ruggeri, mentre il 44, Falermo, sta entrando nella sabbia. In primo piano Ellice ..

Il « serpente » delle F. 3 all'uscita dalla seconda di Lesmo, nel corso della arroventata finale. E' in testa Picchi (Brabham) seguito dal bravo vincitore Salvati (Tecno) e da Gallo



SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONZA - Non è certo rivoluzionando il sistema di dare la partenza che si potranno evitare i tanto pericolosi grupponi a Monza. A metà del primo giro, infatti, il plotone dei diciotto finalisti di F. 3 viaggiava in disordinata formazione. Battistrada di turno, al momento, era Marcello Gallo, il laureato tricolore della F. 850 che, con la sua aria da gentiluomo, è andato sempre meglio impressionando in questa prima fase della corsa al titolo nazionale delle monoposto da mille centimetri cubi. I quindici giri della pista erano condotti con il plotone sem-

pre compatto, che vedeva però alternarsi al comando i quattro uomini più attivi, vale a dire Gallo, Picchi, Link e Salvati. Qualche vano tentativo di fuga, rimaneva una illusione che durava poche centinaia di metri e poi, grazie al gioco delle scie, si tornava di nuovo a mescolare le carte.

Nelle posizioni di centro era praticamente la stessa storia, forse peggio. Dalla tribunetta Shell sulla parabolica, dove avevamo fissato la nostra postazione, se ne sono visti di numeri! Tanti e tali che ci vorrebbe un intero AUTOSPRINT per commentarli. Come era nelle previsioni tutto si è risolto all'ultimo giro, esattamente con una volata finale: il sinuoso serpente delle F. 3 attruppate è sbucato ruggendo dalla curva Ascari e, ondeggiando da un lato all'altro dell'asfalto, in pochi secondi è piombato sulla parabolica. La testa del rettile era formata da Gallo e da Salvati, con il primo all'interno; come un falco in agguato, in terza posizione li seguiva Picchi, ma Link arrivava « lungo » sconvolgendo — con una manovra poco ortodossa — i piani del campione d'Italia e costringendo il pilota di Tivoli ad allargare e a scomporsi un pochino.

non dimostra di essere veramente il migliore e di meritare quel titolo conquistato a fatica nell'ultima prova di Vallelunga) non avrebbero meritato la gioia del successo.

Vi abbiamo accennato all'inizio: Monza non è più un circuito valido. Lo « Junior » è quello che è, due sole curve che ormai non impegnano più nessuno. Lo « stradale », poi, è proprio un'assurdità: lo hanno in parte dimostrato le F. 1 che solo grazie all'abilità e alla perizia dei suoi protagonisti riescono a volte a rendere il carousel ancora eccitante, ma per le F. 3, le 850 e la F. Ford è solo un pericolo continuo. Non saremo certo noi a mettere in dubbio che le cose antiche suscitano sempre un certo fascino, ma anche gli oggetti antichi, a volte, hanno bisogno di operazioni di restauro.

Non giocare con la fortuna

Lo « stradale », grazie ad una giusta, consapevole presa di posizione dei piloti, che minacciarono lo sciopero pur di non correre sull'anello lungo monzese perché da essi ritenuto pericoloso, venne due anni fa riposto nel classico cassetto. Ora, e non se ne comprende la ragione, la « lunga » di Monza è stata rispolverata e tolta dalla naftalina e ci si ricorre di nuovo. Quello che era pericoloso due anni fa non lo è forse anche oggi, ed a maggior ragione? Bene ha fatto Dubler il quale, appena venuto a conoscenza del regolamento di gara, che prevedeva appunto un « Vigorelli » sullo stradale, non ha nascosto di temere il pericolo e nonostante l'invito a partecipare venisse proprio dal patron della sua scuderia (peraltro organizzatrice della gara) decideva di disertare la corsa.

A Giambertone, al quale riconosciamo valide doti di organizzatore, non si può non disconoscere anche qualità di... fortuna, perché in una gara simile, gli incidenti capitati non hanno causato gravi conseguenze.

La conferma di PICCHI

Ed eccoci al rush finale: come pallini arroventati che fuoriescono dalla canna di una doppietta, in un attimo i quattro di testa sono sul traguardo. E' Salvati ad avere la meglio su Gallo, seguono Link e Picchi. Il trionfo di Salvati, tutto sommato, è forse la nota più positiva della gara: non per il modo in cui è stato conseguito — su questo nulla abbiamo da eccepire — ma per ciò che sta a significare. Almeno sul circuito casalingo questo bravo e semplice ragazzo napoletano di Milano dimostra di aver acquisito quella calma di cui aveva tanto bisogno. Per il resto non possiamo certo dire che Picchi e Gallo, ma soprattutto il primo (che quest'an-



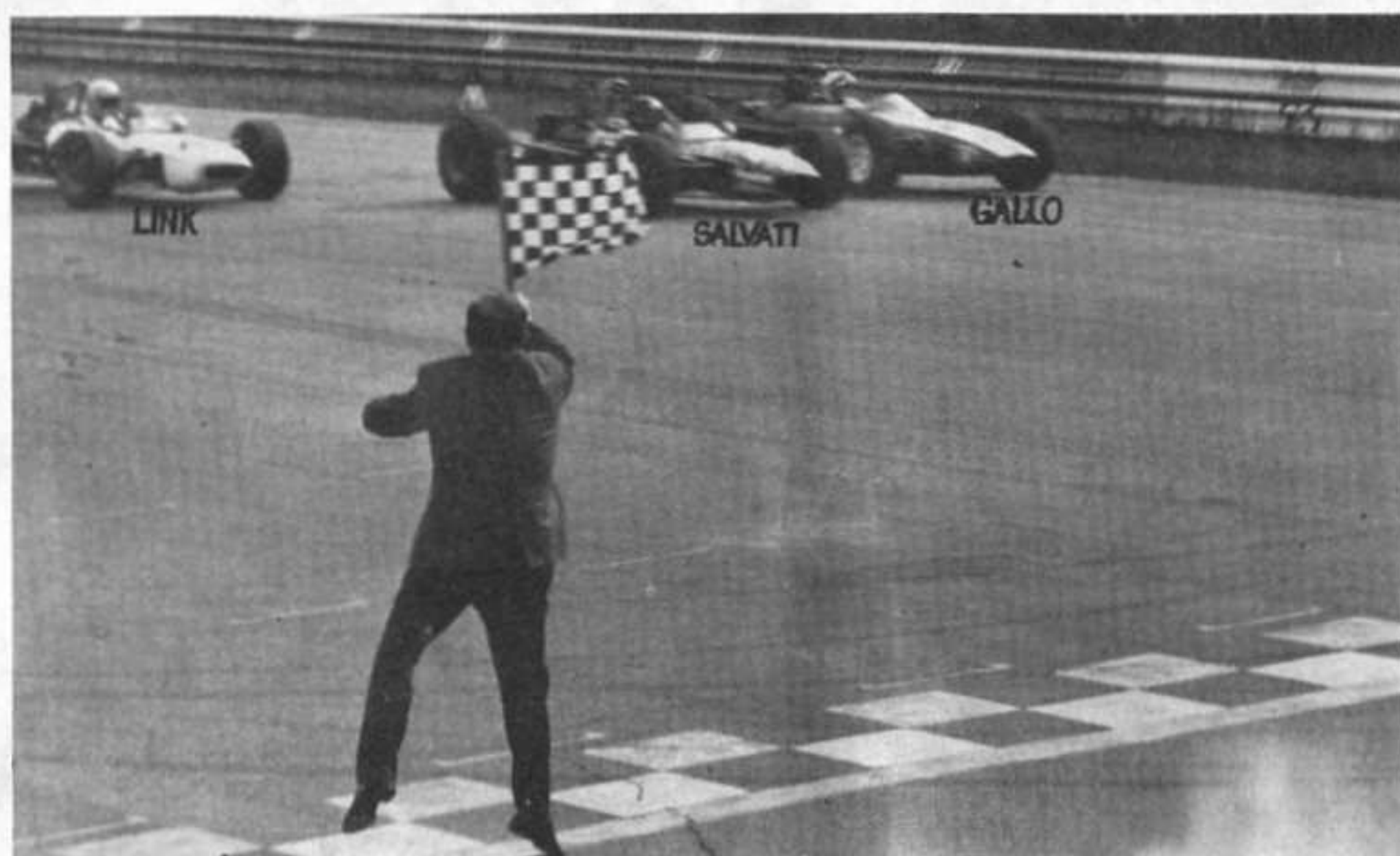
... sopra, tre vetture sono immerse nel polverone, mentre Pesenti, sta piroettando al centro della parabolica. Sotto, al centro, la vettura di Pescia ribaltata. Per fortuna nessuna conseguenza per lui



WATI

Vogliamo smetterla con la F.3 (e minori) sul circuito stradale di MONZA?

dal peggio!



A sinistra, la volata ormai consueta per le F. 3 si conclude con la vittoria di Salvati (al centro) su Gallo e Link. Qui sopra, Giovanni Salvati si gode il giro d'onore: ora in testa al Campionato c'è lui. Picchi lo segue a otto punti

Anche per le mini-formule vietare lo « stradale »

Il discorso critico sull'anello monzese, aperto con la F.3 potrebbe essere ripreso, e con maggior ragione, per le altre due formule, le 850 e la Ford. Qui si potrebbe anche allargare. Queste formule, appunto perché di formazione, vedono al via quali protagonisti ragazzi alle prime esperienze; nella Formula Ford, poi, si tratta addirittura di debuttanti. Cosa ci si poteva aspettare, se non dei numeri che avrebbero potuto concludersi anche tragicamente? E'

ficiali. Su una base appositamente predisposta dal servizio cronometraggio la sua Tecno, curata dal preparatore Genovese, ha appunto coperto la base ad una media di oltre 200 giri.

Le lacrime di Asciabbi

E veniamo alla gara che ha registrato l'assenza di Asciabbi, l'ultimo vincitore di Monza in questa categoria. Asciabbi è stato squalificato dopo le prove di qualificazione per non essersi arrestato allo sventolare della bandiera a scacchi

vando lungo in parabolica: gran polverone, ma nulla di grave anche se per lui la gara finisce al primo giro. Il passaggio marche vede al comando la Branca di Pavese, seguita dalla Tecno di Palermo, poi Naddeo, Bertoni e Bignami. Al secondo passaggio è Palermo al comando che precede Naddeo, Bertoni e Pavese. Poi è la volta di Bignami, quindi di nuovo Palermo; Cammarone, allievo di Morrogh, si aggiudica il quinto passaggio, ma avrete capito che si tratta di un plotone di venti vetture che, a seconda di chi assume la parte dell'« elastico », con il gioco dei risucchi, vede in te-

ri, viene a trovarsi in difficoltà: la sua Tecno, salendo sulla ruota posteriore di Palermo, che le fa da trampolino, spicca un pauroso volo, la vettura piroetta in aria e ricade rovesciata. Il giovane italo-svizzero, subito soccorso, risulta fortunatamente illeso nonostante fosse rimasto sotto la vettura.

Conclusi senza conseguenze questo fuori programma, eccoci al giallo dell'ultimo giro. Il quadro è lo stesso, di nuovo in parabolica i commissari sventolano inspiegabilmente le bandierine gialle (in pista non vi è nulla di anormale). Naddeo, che negli ultimi giri aveva fatto sentire il peso della sua

volata falsata dal giallo inutile della bandiera del posto numero dieci. Naddeo fa presente l'accaduto con un esposto, i suoi avversari confermano la sua tesi e lo stesso Bignami ammette di aver commesso un fallo anche se accenna ad una attenuante: « Non facevo in tempo a frenare e se non li superavo potevo anche andargli addosso ». Tutti riconoscono il fatto, lo stesso Fossati, commissario sventolante, ci fa segno di aver visto tutto e di segnalare, ma sul rapportino al direttore di gara risulta... una amnesia. Primo quindi, senza lode, Bignami al quale non togliamo il merito di essere stato uno dei più combattivi; secondo Naddeo, vincitore morale della gara. A Palermo coinvolto nell'incidente del penultimo giro, la palma del primato dei cinque chilometri del percorso in 1'56"5, alla media di 177,682 kmh.

Carlo Micci



Qui sopra, sul finire della gara questo « dritto » di Petri, sempre in parabolica. A destra, Francisci, con la sua fiammante Brabham, ha rotto il motore. Notare le ruote strette per i percorsi veloci



proprio vero: la fortuna a volte aiuta gli audaci. Ma non sempre si può giocare a rimpattino con la dea bendata. Sono ragazzi alle prime armi e se è pur vero che migliorano di corsa in corsa, non sono ancora padroni dei mezzi di cui dispongono. Non dimentichiamo con facilità che queste monopo-
sto-scuola sono capaci di raggiungere e di superare il muro dei duecento all'ora. Gustavo Palermo, uno dei giovani più promettenti di questa categoria, lo ha dimostrato il giorno delle prove uf-

del direttore di corsa. Il milanese si è scusato dicendo di non avere visto la segnalazione, ma le sue lacrime non hanno commosso i giudici di gara. Anche per la Formula Ford, stessa musica sullo spartito: cambiano gli orchestrali ma le note sono identiche, con qualche acuto in più. E' un continuo scambio di posizioni, di scorrettezze, di giochi d'azzardo al limite della tenuta.

Ad aprire la serie dei fuori programma piuttosto spettacolari è il romano Butti, che si esibisce arri-

sta ora questo ora quel concorrente.

La capriola di PESCIA

Ma è un gioco pericoloso ed eccoci al penultimo giro: curva parabolica, il plotone si scuote con maggior violenza del solito. Ruggeri perde il controllo della sua Branca, Palermo allarga verso l'esterno, ma nel contempo Pescia, causa la sbandata di Ruggeri,

esperienza, è nettamente in testa. Accortosi della segnalazione alza il braccio e rallenta, imitato dai suoi più prossimi inseguitori.

Il giallo all'arrivo

Ma così non fa Bignami, che pur minacciato dall'agitare convulso della bandiera gialla del commissario di percorso, signor Fossati, supera di volata il gruppetto, si porta al comando e vince una

Le classifiche tricolori

Classifica del Campionato Italiano di F. 3 dopo la IV prova

1. SALVATI punti 30; 2. Picchi p. 22; 3. Cinotti p. 11; 4. Gallo p. 9; 5. Noè p. 6; 6. Battistello p. 5; 7. Fossati e Lo Voi p. 4; 8. Bianchi p. 3; 9. «Gero» e «Guldo» p. 2; 10. Conti e Petri p. 1.

Classifica del Trofeo di F. 850 dopo la V prova

1. RAMANZINI punti 21; 2. Zanetta e Francia p. 16; 4. Lombardi p. 15; 5. Naddeo p. 13; 6. Giorgio p. 10; 7. Colombo p. 9; 8. Bignami e «Pibo» p. 6; 10. Zucchi p. 5; 11. Turoni p. 3; 12. Neisse e Melesi p. 2; 14. Vinella p. 1.

Classifica del Trofeo Chevron di F. Ford dopo la IV prova

1. PALERMO e «Asciabbi» punti 15; 3. Bignami p. 13; 4. Cammarone p. 11; 5. Naddeo p. 10; 6. Pavese p. 7; 7. Bodini e Colombo p. 6; 9. Bertoni p. 5; 10. «Robin Hood» p. 4; 11. Mantova p. 3; 12. Vargiu e Mari p. 2; 14. Rosi p. 1.

F. 3 - XX GRAN PREMIO BRUNO E FOVI VIGORELLI - Gara nazionale di velocità in circuito a partecipazione straniera.

LE CLASSIFICHE

1. BATTERIA (12 giri, km 69)

FORMULA 3

1. Fabrizio Noè (Tecno) in 22'05"1, media kmh 187,464; 2. Salvati (Tecno) 22'05"2; 3. Picchi (Brabham) 22'05"3; 4. « Guido » (Birel) 22'05"6; 5. Cinotti (Chevron) 22'05"8; 6. Petri (Brabham) 22'06"1; 7. Petterson (Brabham) 22'06"2; 8. De Meritt (Tecno) 22'06"3; 9. Blanc (Brabham) 22'06"6; 10. Sozzani (Foglietti) 22'06"7; 11. Dupont (March) 23'58"1; 12. Angeleri (De Sanctis) 22'48"3, giri 10; 13. Pancotti (De Sanctis) 23'21"3, giri 10; 14. « Dubis » (Brabham) 22'59"1, giri 7; 15. Ligonnet (Chevron) 12'59"6, giri 7;

Giro più veloce: il 9. di De Meritt in 1'47"2, media kmh 193,097.

2. BATTERIA (giri 12, km 69)

1. Fredy Link (Tecno) in 22'01"8, media kmh 187,925; 2. Gallo (De Sanctis) 22'01"9; 3. Lo Voi (Brabham) 22'02"1; 4. Franceschi (Tecno) 22'02"2; 5. Miesusset (Martini) 22'02"7; 6. Vogel (Brabham) 22'02"9; 7. Brea (Birel) 22'03"2; 8. Ritucci (Brabham) 22'04"4; 9. Scarambone (Chevron) 22'20"8; 10. Babbini (Tecno) 22'23"3; 11. Fossati (Brabham) 23'49"8; 12. Maggi (Branca) 22'03"4, giri 11; 13. « Gero » (Tecno) 18'23"1, giri 10; 14. Brambilla (Branca) 12'53"5, giri 7; 15. Torsten (Brabham) 9'17"2, giri 5; 16. Francisci (Brabham) 1'59"8, giri 1; 17. Bianchi (Tecno) 2', giri 1.

Giro più veloce: il 4. di Palm Torsten (Brabham) e di Lo Voi (Brabham) in 1'47"8, media kmh 192,022.

FINALE (15 giri pari a km 86,250)

1. Giovanni Salvati (Tecno) in 27'28"9, media kmh 188,307; 2. Gallo (De Sanctis) 27'29"9; 3. Link (Tecno) 27'29"1; 4. Picchi (Brabham) 27'29"2; 5. Noè 27'29"6; 6. Lo Voi (Brabham) 27'30"1; 7. Cinotti (Chevron) 27'30"1; 8. Franceschi (Tecno) 27'30"3; 9. Petterson (Brabham) 27'30"6; 10. « Guido » (Birel) 27'31"3; 11. Vogel (Brabham) 27'32"9; 12. Scarambone (Chevron) 27'36"5; 13. Brea (Birel) 27'37"5; 14. Miesusset (Martini MW 3) 27'42"1; 15. De Meritt (Tecno) 25'42"1, giri 14; 16. Petri (Brabham) 25'42"7, giri 14; 17. Blanc (Brabham) 22'04"3, giri 12; 18. Ritucci (Brabham) 14'46"2, giri 8.

GARA FORMULA FORD (Giri 11, km 65,250)

Classifica
1. Bignami (Tecno) 21'52"4, media kmh 173,489; 2. Naddeo (De Sanctis) 21'52"5; 3. Bertoni (Tecno) 21'52"8; 4. Pavese

(Branca) 21'52"9; 5. Cammarone (Lotus) 21'53"5; 6. Bob Ellice (Lotus) 21'59"7; 7. « Robin Hood » (Lucky) 22'11"2; 8. Minister David (Titan) 22'18"1; 9. P. P. P. (Tecno) 22'21"9; 10. Pielli (Bellasi) 22'30"1; 11. Mari (Ford) 22'30"1; 12. Rosi (Foglietti) 22'48"1; 13. Orsi (BWA) 23'57"1; 14. Vargiu (Bellasi) 21'42"1, giri 10; 15. Ruggeri (Branca) 17'59"1, giri 9; 16. Pesca (Tecno) 17'59"5, giri 9; 17. Palermi (Tecno) 17'59"7, giri 9; 18. Soucek (Lotus) 8'05"1, giri 4; 19. Buonapace (Lotus) 2'11"6, giri 1; 20. Butti (Tecno).

Giro più veloce: il 5. di Palermo (Tecno) in 1'56"5 alla media di kmh 177,682.

F. 850

1. BATTERIA (giri 8, km 46)
1. Ramanzini Remo (Tony) in 16'46"1, media kmh 146,595; 2. Zanetta (BWA) 16'46"2; 3. Vinella (Renzini) 16'46"3; 4. Tironi (Tony) 16'46"3; 5. « Pibo » (De Sanctis) 16'46"4; 6. Giorgio (Tecno) 16'46"7; 7. Crugnola (Scabru) 16'49"3; 8. Provolò (AMS) 17'14"5; 9. Francia (Dagrada) 17'16"1; 10. Isgrò (Bellasi) 18'14"1; 11. Poli (Biraghi) 2'16"6, giri 1; 12. Melesi (De Sanctis) 2'18"4, giri 1; 13. Fiocco (AMS) 2'23"2, giri 1.

Giro più veloce: l'8. di « Pibo » in 2'02"5, alla media di kmh 168,979.

2. BATTERIA (giri 8, km 46)
1. Lella Lombardi (Biraghi) 16'42"3, media kmh 165,218; 2. « Jerry » (BWA) 16'51"1; 3. Neisse (Scabru) 16'52"8; 4. Bignami (Bignami) 16'53"1; 5. Zucchi (De Sanctis) 17'08"8; 6. A. Brambilla (Foglietti) 17'24"1; 7. Naddeo (Lucky) 17'49"3; 8. Tonussi (CVR) 18'11"8; 9. Doneda (Bignami) 18'11"9; 10. Zorzi (GMS) 18'35"3, giri 7; 11. Caporelli (GMC) 9'00"4, giri 2; 12. Comelli (Tony) 2'30"5, giri 1; 13. Ruggeri (BWA).

Giro più veloce: l'8. di Gerard Neisse (Neisse Scabru) in 2'03"4 alla media di kmh 167,747.

FINALE (giri 10, km 57,500)

1. Lombardi Lella (Biraghi) 20'43"1, media kmh 166,532; 2. Zanetta (BWA) 20'43"3; 3. Ramanzini (Tony) 20'43"5; 4. Tironi (Tony) 20'43"7; 5. Bignami A. (Bignami) 20'48"2; 6. Neisse (Neisse-Scabru) 21'08"2; 7. Francia (Dagrada) 21'16"4; 8. Zucchi (De Sanctis) 21'21"1; 9. Giorgio (Tecno) 21'42"9; 10. Provolò (AMS) 21'46"4; 11. Brambilla A. (Foglietti) 22'21"4; 12. Isgrò (Bellasi) 22'27"5; 13. « Pibo » (De Sanctis) 14'35"5, giri 7; 14. Tonussi (CVR) 13'12"2, giri 6; 15. « Jerry » (BWA) 14'08"5, giri 6; 16. Vinella (Renzini) 4'17"4, giri 2; 17. Crugnola (Scabru) 4'20"5, giri 2; 18. Doneda (Bignami) 2'25"1, giri 1.

Giro più veloce: il 4. di Bignami (Bignami) in 2'01"4 alla media di kmh 170,510.

BABBINI compromette in batteria le sue ambizioni delle prove

MONZA - Trentasei i protagonisti delle due batterie che si sono svolte nella tarda mattinata di domenica. La prima batteria ha visto un rush finale risoltosi a favore di Fabrizio Noè che ha avuto la meglio su Giovanni Salvati e Gianluigi Picchi; la seconda, combattiva e più veloce, ha visto Fredy Link (Tecno) prevalere d'un soffio su Marcello Gallo (De Sanctis). Sia la prima che la seconda batteria hanno avuto gli epiloghi che poi si sono ripetuti nella finale della F. 3, nella gara delle 850, nella gara della Formula Ford: si è corso, in sostanza, praticando in continuazione il gioco del risucchio.

1. BATTERIA
In prima fila Noè e « Guido », in seconda « Dubis » e Ligonnet, in terza Salvati e Petterson; seguono Picchi e Cinotti. Nel primo giro è Petterson a guidare il gruppetto che comprende praticamente tutti. Le carte cambiano al secondo con Salvati al comando seguito da Petterson. Il gioco si rivoltò al terzo e pure al quarto e al quinto; così, tra un vorticare di nomi si giunse al gran finale che, come abbiamo accennato, ha visto prevalere Fabrizio Noè, il giovane milanese dal garofano rosso.

2. BATTERIA
La seconda batteria si presentava più combattiva, anche sulla carta. Con Pier Paolo Babbini, che con la Tecno aveva realizzato il miglior tempo in prova, era sulla stessa linea Vittorio Brambilla, poi Gallo, poi Link, poi Francisci: insomma si trattava di un plotoncino di « duri ». E' proprio Babbini che fa da lepre. Il primo e il secondo passaggio sono suoi, ma al quarto il tas-

sista milanese, forse per la troppa foga, va in testa-coda alla parabolica. Pur ripartendo e cercando di forzare una rimonta, la sua corsa è ormai compromessa. Nel frattempo al secondo giro si era fermato Claudio Francisci che portava al debutto la sua nuova Brabham BT 28. Fuori causa il romano per avaria al motore, il plotoncino di testa continuava a sciabolare lungo tutto il percorso. A questo punto è Vittorio Brambilla con la Branca a prendere il comando; poi è la volta di « Gero », dello sfortunatissimo « Gero », che finalmente sembra aver trovato la giornata buona. Al settimo passaggio si ritira anche Brambilla, per noie al motore. Si mettono in luce nelle posizioni di testa Gallo e Lo Voi. All'ultimo giro fa capolino anche Link, che era rimasto in posizione di attesa. Infatti gli ultimi giri sono condotti da Link seguito da Marcello Gallo, Lo Voi, Miesusset, Brea, Franceschi, Vogel, Scarambone che, coinvolto nell'incidente di Babbini, aveva intanto recuperato terreno e precedeva il compagno di sventura Babbini.

Si arrivava al finale che, come era logico presumere, si risolveva in una volata da brivido per la vicinanza fra loro delle vetture che sciabolavano sul rettilineo di arrivo da un lato all'altro della pista, con Fredy Link davanti a Marcello Gallo e Lo Voi. La finale la descriviamo a parte. In testa si sono alternati un po' tutti; al centro le posizioni sono variate di continuo.

Una CHEVRON a 229 all'ora

Prima di passare a una rapida cronaca delle corse mattutine segnaliamo una novità interessante realizzata nel pomeriggio di sabato, durante le prove ufficiali per le qualificazioni. Lungo il rettilineo opposto a quello delle tribune, tra la curva Ascari e la parabolica, Giambertone ha fatto installare un impianto a cellule fotoelettriche per registrare le medie sul chilometro lanciato. Ed ecco i risultati:
FORMULA 3: René Ligonnet, su Chevron, media kmh 229,299;
FORMULA FORD: Gustavo Palermo, su Tecno, media kmh 200,000;
FORMULA 850: Adelmo Bignami, su Tecno, media kmh 180,904.

Le cronaca della finale di F. 3 può essere ricostruita con la seguente tabellina dei passaggi nell'ordine (a gruppetto compatto):

2. giro: Link, Gallo, Picchi, Franceschi, Lo Voi, Salvati, Miesusset;
3. giro: Link, Picchi, Salvati, Gallo, Lo Voi, « Guido », Franceschi;
4. giro: Salvati, Picchi, Link, Noè, Gallo, « Guido », Cinotti;
5. giro: Salvati, Picchi, Link, Cinotti, Gallo, « Guido »;
6. giro: Picchi, Salvati, Gallo, Link, Cinotti, Noè;
7. giro: Gallo, Picchi, Salvati, Link, Cinotti, Franceschi, Noè;
8. giro: Picchi, Salvati, Gallo, Link, Franceschi, Noè, Cinotti;
9. giro: Link, Gallo, Salvati, Franceschi, Cinotti, Noè;
10. giro: Picchi, Gallo, Salvati, Link, Franceschi, Cinotti, Noè;
11. giro: Salvati, Link, Gallo, Picchi, « Guido », Franceschi, Cinotti, Noè;
12. giro: Gallo, Picchi, Salvati, Link, Franceschi, Cinotti, Petterson, Lo Voi;
13. giro: Salvati, Gallo, Picchi, Link, Noè, Franceschi;
14. giro: Gallo, Link, Picchi, Noè; poi la volata di Salvati.



Era la prima volta che le Ford correvano sulla stradale, e questo ha messo a dura prova i debuttanti con la F. 1600. Vediamo nella foto la Lotus di Buonapace contro il guard-rail alla seconda di Lesmo

MONZA - Monza apre i cancelli dell'Autodromo nazionale al mattino per il tradizionale appuntamento con il « Premio Vigorelli » alla sua ventesima edizione per l'organizzazione della Scuderia Madunina. Come per il passato, la gara maggiore riservata al pomeriggio — con ripresa diretta TV — viene preceduta al mattino da altre corse per le formule minori.

a parità di mezzi e di guida. Così si assiste a una volata che, all'uscita della parabolica, dava per primo Zanetta. E' invece il bresciano Remo Ramanzini sulla Tony di sua costruzione (egli è un meccanico) che piazza un briciolo di spunto migliore degli altri e si aggiudica la prima corsa della giornata.

La seconda corsa della giornata equivale alla seconda batteria per le formula 850. La gara si intitola « Coppe G. Faranda » in memoria di un pilota siciliano che fu protagonista, sei anni fa, di un episodio che gli valse la medaglia d'oro dei « Gentiluomini della strada ». Per l'occasione è giunto da Patti (Messina) il padre, onorevole Faranda, accompagnato dal segretario del comitato per i « Gentiluomini della strada » dr. Bruno Castellino, giornalista capocronista del quotidiano « La Notte » che organizza ogni anno la manifestazione a Torino, durante il Salone dell'Automobile.

Quattordici sono le vetture schierate, alle ore 10,40, a due a due per disputarsi gli otto giri pari a km 46. In prima fila due dei favoriti, Giancarlo Naddeo su Lucky, già vincitore di precedenti gare sulla pista junior, e l'alexandrina Lella Lombardi su Biraghi. Ottima la partenza della Lombardi seguita da Naddeo che però al termine del primo giro transita in ultima posizione (si saprà dopo che ha avuto un problema di freni che l'hanno messo in difficoltà alle curve di Lesmo).

Transita per prima la Lombardi seguita da « Jerry » su BWA. Distanziati il francese Gerard Neisse su Neisse Scabru, Bignami su Bignami e Zucchi su De Sanctis. Nelle retrovie si assiste a una grande rimonta di Naddeo che, via via, supera gli ultimi e si installa saldamente in settima posizione che conserverà fino al termine. Dal quarto giro, intanto, la Lombardi stacca progressivamente « Jerry » e termina vincitrice della Coppa Faranda con oltre 500 metri di vantaggio sul secondo; terzo Neisse e quarto Bignami.

Vittorie discutibili nelle mini-Formule

GIORGIO si appella contro LELLA

La corsa nelle battute iniziali vedeva la Lombardi seguita da Ramanzini, da Vinella, da Zanetta e da Giorgio. Al passaggio successivo era Giorgio a guidare il lotto dei fuggitivi, con Zanetta alle costole, seguito da Ramanzini, Vinella, Lombardi e gli altri. Altro passaggio del gruppo ed è la Lombardi a farlo suo. Per i due giri successivi spetta invece alla BWA di Zanetta a transitare sul filo ideale del parziale successo davanti a Lombardi, Giorgio, Vinella e gli altri.

Al sesto passaggio si ritira « Jerry » per guasto del motore. Ed è a sua volta « Pibo » — già autore del giro più veloce in batteria — a desistere per rottura della calotta dello spinnerogeno. A cinque giri dal termine la Lombardi transita per prima, ma i tre giri finali sono per Carlo Giorgio che regola, infine, allo sprint, la Lombardi con le conseguenze già dette (penalizzazione del romano per partenza anticipata e vittoria decretata per la Lombardi).

Da notare che la penalizzazione di un minuto è toccata, per lo stesso motivo, anche al monzese Attilio Brambilla. A nulla valgono i consigli degli amici per Carlo Giorgio invitato a desistere dal proponimento di presentare reclamo; il regolamento va applicato, Giorgio, infuriato e sostenendo che gli doveva essere segnalata la penalizzazione così... non avrebbe rischiato inutilmente, dichiara di appellarsi al tribunale sportivo se il suo reclamo verrà respinto dalla commissione di gara. Migliore risultato, nei suoi confronti, non ottiene nemmeno il delegato della CSAI, avv. Annio Bignardi.

Toni Fasolato

Dimenticato l'articolo 94

Indovinate chi è stato uno dei commissari sportivi del G.P. Vigorelli F. 3 a Monza? Giambertone (che la sa lunga) ha utilizzato il candidatissimo (CSAI), cioè il comm. Dragoni. Che ha preso molto sul serio l'incarico. Meno che nell'episodio del reclamo di Carlo Giorgio. Il suo consiglio è stato: « Ritira le 30 mila lire, così non ce le rimetti ». E dire che la gaffe regolamentare c'è stata e grossa come una casa! Perché, se è stato applicato rigorosamente l'articolo 94 del Codice Internazionale sportivo, che prevede la penalizzazione del pilota che anticipa la partenza (e Carlo Giorgio in verità si è solo mosso di mezzo metro, rimanendo però praticamente al suo posto senza sopravanzare nessuno, tanto che al primo giro è passato nel gruppetto) è anche vero che, al secondo comma dell'art. 94, si precisa: « la penalizzazione deve essere immediatamente comunicata al box di rifornimento del pilota ». E questo non l'ha fatto nessuno! Si vede proprio che appena si arriva in zona-CSAI... (m.s.)