

La tragedia di
giovedì 6 maggio
è anche nostra

domenica **SPRINT**

UDINE - Il sisma che la scorsa settimana ha sconvolto il Friuli ha ovviamente condizionato il proseguire delle attività agonistiche di ogni tipo nella regione, dove tutti hanno purtroppo altro da fare e dove anzi gli sportivi praticanti sono come al solito in prima linea ad organizzare e realizzare i soccorsi.

Anche l'automobilismo subirà quindi uno stop, che per ora interessa ogni tipo di attività (velocistica, rallystica o crossistica) prevista nella regione per le prossime settimane, ivi compresa la Tolmezzo-Verzegnis che era in calendario il 23 di maggio.

Un aggiornamento della situazione ed un eventuale calendario sostitutivo saranno comunicati non appena sarà possibile, e compatibilmente con gli altri e ben più gravi problemi che la regione ed i suoi abitanti sono chiamati ad affrontare.

Imotori spenti dal terremoto saluteranno il nuovo Friuli

UDINE - Comuni con case ridenti, case semplici con i davanzali ricolti di fiori di ogni colore, la gente ospitale che eravamo soliti incontrare durante la disputa di alcune classiche competizioni automobilistiche nazionali, che facevano parte del patrimonio sportivo spirituale e sociale del Friuli, ora si sono trasformati in luogo di terrore e di panico.

Questa terra, tanto cara anche al mondo sportivo automobilistico, è stata al centro di una catastrofe che ci ha lasciato ammutoliti. E' una calamità che ci fa sentire ancora più vicini a questa gente semplice e operosa perché fa parte del nostro mondo, quello automobilistico al quale noi siamo da tempo legati. Ed è per questo, intendendo essere vicini ai friulani che abbiamo raccolto le impressioni di alcune persone per lo più rappresentative del mondo automobilistico triveneto.

L'avvocato Salvatore Aleffi presidente nazionale della sottocommissione rally e delegato C.S.A.I. per il Friuli Venezia Giulia, in procinto di partire per Zagabria in veste di delegato della Commissione Sportiva Internazionale Rally dell'Europa ha detto: «Ora il nostro pensiero è rivolto alle vittime, ai moltissimi feriti, a quanti sono stati colpiti nei loro affetti più cari. Io penso che appena passati questi momenti di grande dolore bisognerà pensare a ricostruire, a rinascere e tra i fattori della rinascita di questa zona lo sport non è certamente secondo a nessuno. In queste ultime ore ho ricevuto molte attestazioni di solidarietà da parte degli automobilisti sportivi italiani. Ho ricevuto numerosi telegrammi e lettere da parte di sportivi automobilisti da tutta Italia, che

si dichiarano disponibili per qualsiasi forma di aiuto verso la zona così duramente colpita dal sisma, il che sta a dimostrare come lo sport non sia soltanto una palestra di agonismo ma anche un punto d'incontro, di formazione sociale, altruismo, abnegazione, e di solidarietà. Fra i numerosi telegrammi che mi sono pervenuti ne voglio citare uno, quello di LEANDRO TERRA, pilota non più in attività ma certamente non dimenticato dagli appassionati di automobilismo. Nel suo telegramma Leandro Terra oltre ad esprimere la sua partecipazione al grave lutto che ha colpito la gente friulana, dichiara la propria assoluta disponibilità a qualsiasi forma di aiuto alla popolazione colpita dalla gravissima calamità naturale. Nella mia veste di delegato C.S.A.I. per il Friuli Venezia Giulia, a breve scadenza ho in animo d'indire una riunione per studiare completamente in quale modo gli attivisti dello sport automobilistico possano rendersi utili ai fratelli friulani così duramente colpiti. Alla riunione saranno invitati prima di ogni altro i soci della Scuderia Friuli della Carnia Corse di Tolmezzo, la Pordenone, l'Associazione Piloti Triestini e la Gorizia Corse.

«Per quanto riguarda la futura attività automobilistica nel Friuli anche se ora può apparire anacronistico parlare di competizione, bisognerà esaminare se la situazione al momento della disputa delle gare sarà migliorata al punto tale da consentirne il regolare svolgimento. Mi riferisco in particolare al Rally delle Alpi Orientali che si svolge tutto in territorio friulano e che è una gara valevole per il Campionato Europeo della specialità».

le. Fortunatamente non ci sono stati crolli, poi in uno stato di "choc" facilmente immaginabile ci siamo rifugiati all'interno della mia auto parcheggiata nel parco e vi abbiamo trascorso l'intera notte. Penso che non dimenticherò mai lo spavento che ho provato».

Abbiamo infine raccolto le dichiarazioni del dottor SACCONI presidente delle Commissioni Sportive Trivenete. Sacconi dopo aver espresso la sua solidarietà alla voli-

tiva e generosa gente friulana ha detto: «La Verzegnis-Sella Chianzutan e in particolare il Rally delle Alpi Orientali sono due competizioni che ormai facevano parte delle gare che erano entrate nel cuore della gente friulana. Penso pertanto che sarà la stessa gente a voler mantenere queste competizioni, naturalmente una volta che saranno messe in sesto i tratti di strada danneggiati o dissestati. Sia la Verzegnis e le Alpi Orientali richiamavano migliaia, migliaia di sportivi lungo il tracciato di gara. In particolare le prove speciali delle Alpi Orientali si disputavano proprio lungo le strade della zona maggiormente colpita dal sisma. Queste strade ora non sono percorribili e ritengo che bisognerà attendere parecchio tempo prima che siano sistemate definitivamente. Per poter utilizzare la disputa di una competizione automobilistica, le strade devono essere agibili al cento per cento. La catastrofe purtroppo è stata così grave che bisogna saper segnare il passo e pensare che queste classiche competizioni potranno ripetersi in un vicino futuro. Una gara automobilistica oltre a costruire la pratica di uno sport tra i più affascinanti è anche una espressione di tecnica economica e quindi sociale. Alla gente friulana è stata inferta una gravissima ferita per cui ora bisogna pensare alle cose più urgenti. I friulani sono gente volitiva e capace di riprendere il loro cammino».

C'è da segnalare ancora il delegato CSAI triveneto, rag. ZEFFIRINO FILIPPI, vice presidente della Scuderia Palladio, che ha fatto pervenire alla Croce Rossa Italiana un assegno di mezzo milione di lire accompagnandolo con una lettera di solidarietà.

Attilio Trivellato

La sottoscrizione del «GUERINO» per tutti gli «impianti» devastati

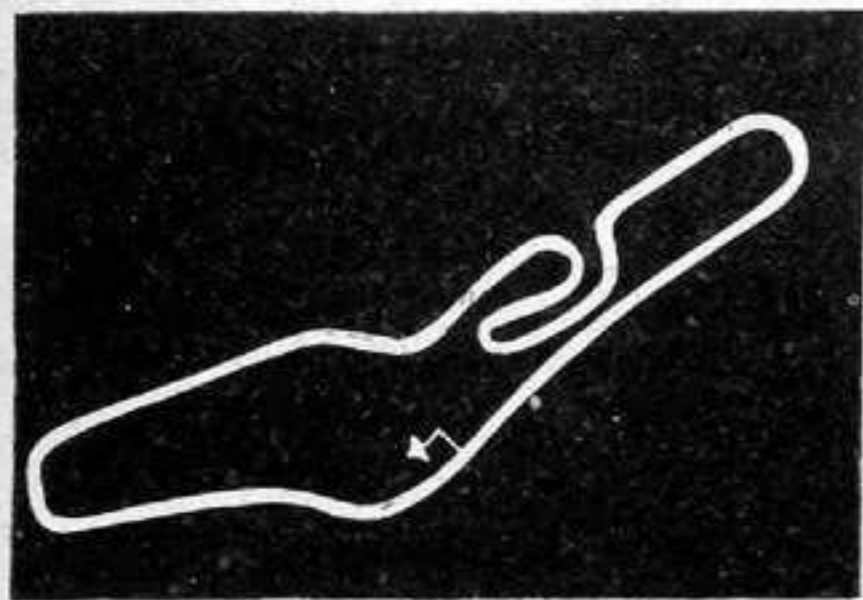
● Il settimanale confratello «GUERIN SPORTIVO» annuncia nel suo prossimo numero l'apertura di una sottoscrizione tra le società sportive di tutta Italia, tra i suoi lettori e gli sportivi in genere, per una raccolta di fondi da destinare, a tempo debito, alla riparazione e ricostruzione degli impianti sportivi delle zone terremotate del Friuli. AUTOSPRINT si associa a questa nobile iniziativa. Essendo il Friuli una regione benemerita del calcio italiano, giacché ha dato i natali a numerosi campioni del popolare sport, il Guerini Sportivo — ascoltato anche il parere del Presidente della Federcalcio, dr. Artemio Franchi — si farà cura di sollecitare l'organizzazione di una partita di calcio tra le squadre di Torino (Juventus e Torino) e di Milano (Milan e Inter), unite in rappresentanza cittadina, oppure di una rivincita dello scudetto tra Juventus e Torino: il ricavato di questa manifestazione e di ogni altra iniziativa — compresa la sottoscrizione del giornale — sarà consegnato alla Federcalcio, che provvederà a destinarlo alle necessarie opere.

La sottoscrizione è stata aperta dal Bologna F.C. S.p.A., che si è offerto di giocare una partita amichevole con l'Udinese, squadra oggi militante in serie C, ma vecchia gloria del calcio italiano.

Chi vorrà partecipare a questa sottoscrizione, potrà darne comunicazione alla Redazione del Guerini Sportivo, via dell'Industria, 6 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) o, molto più semplicemente, servendosi del modulo di conto corrente, intestato al n. 10163400 Mondo Sport - 40068 San Lazzaro di Savena - Bologna - sottoscrizione Pro Friuli.

ACHILLE MINEN presidente della Scuderia Friuli: «Proprio poche ore fa abbiamo fatto un comunicato alle Società e ai Gruppi Sportivi informandoli che tutte le gare in programma nella nostra provincia sono state sospese. Ci riferiamo alle gare di autocross ed anche alla gara di velocità in salita Verzegnis Sella Chianzutan in programma il 22-23 maggio prossimo che avrebbe dovuto aprire la stagione per quanto riguarda le gare di velocità in salita. Si tratta di una sospensione momentanea, almeno noi abbiamo la speranza di poter riprendere appena sarà possibile. Ora siamo avviliti, purtroppo ad ottobre abbiamo iniziato il lavoro di preparazione per queste gare spendendo parecchi soldi e adesso abbiamo queste sorprese. Ora comunque non ci sono problemi, il nostro pensiero è rivolto alle persone che sono morte e noi faremo tutto il possibile per dare una mano e tutto quello che abbiamo lo metteremo a disposizione, perché questi sono fatti che ci toccano da vicino. Non c'è un nostro socio che non abbia avuto un parente o un amico che non sia rimasto coinvolto nella catastrofe. Fino ad ora non abbiamo avuto notizie precise in merito alle vittime, tuttavia ho fiducia che non ci siano dei piloti. Molti nostri soci invece hanno avuto la casa danneggiata o distrutta nel senso che non è abitabile e pertanto dovrà essere demolita. Fra qualche giorno ci riuniremo per poter decidere in merito a delle iniziative da prendere. Ora stiamo vivendo un vero dramma per cui tutte le altre cose passano in secondo piano».

Il maggiore MARCO COSTANTINI che è stato per oltre dieci anni presidente della Pordenone Corse: «E' molto improbabile che si possa correre quest'anno anche perché le maggiori competizioni si svolgevano nella zona più colpita. Anche piccole atti-



26° G.P. ROMA F.2

Vallelunga 9 maggio 1976

Gara internazionale di velocità in circuito valevole come terza prova del Campionato Europeo di F. 2

- **Organizzazione:** Vallelunga Spa
- **Percorso:** autodromo di Vallelunga
- **Lunghezza:** circuito km 3,200

COSI' (IN 22) AL VIA

Alex Dias Ribeiro (March 762 BMW) 1'09''55	Jean Pierre Jabouille (Elf 2 Renault V6) 1'09''40
Patrick Tambay (Martini MK 19 R.) 1'09''88	René Arnoux (Martini MK 19 R.) 1'09''75
Aless. Pesenti Rossi (March 762 BMW) 1'10''44	Maurizio Flammini (March 762 BMW) 1'10''24
Giancarlo Martini (March 762 BMW) 1'10''64	Michel Leclere (Elf 2 Renault V6) 1'10''55
José Dolhem (Chevron B 35 Hart) 1'11''19	Jean Pierre Jaussaud (Chevron B 35 ROC) 1'11''06
Ingo Hoffmann (March 762 Hart) 1'11''51	Eddie Cheever (March 762 Hart) 1'11''46
Hans Binder (Osella FA 2 BMW) 1'11''70	Alberto Colombo (March 752 BMW) 1'11''61
Klaus Ludwig (March 762 Hart) 1'11''71	Juan Cochese (Chevron B 35 Hart) 1'11''70
Giorgio Francia (Osella FA 2 BMW) 1'11''79	Willy Lovato (Chevron B 35 BMW) 1'11''78
Ray Mallock (Lola T 450 Ford BDX) 1'11''88	Vittorio Brambilla (March 762 Lancia) 1'11''80
Harald Ertl (Chevron B 35 BMW) 1'11''95	Roberto Marazzi (Chevron B 35 BMW) 1'11''93

- **Giri:** 65
- **Ora di partenza:** 15,40
- **Condizioni climatiche:** PRO-VE: sole, caldo 26°; GARA: sole, ventilato 23°
- **Direttore di corsa:** Romano Fazio
- **Spettatori:** 7.000
- **Organizzazione 7, sicurezza 7**
- **LE PAGELLE:** Pilota più combattivo Flammini, meno combattivo Ludwig, più sfortunato Arnoux, meno sfortunato Ribeiro; macchina più efficace Elf 2, meno efficace Lola T 450, più fortunata: Elf di Leclere, meno fortunata Chevron (in generale)

COSI' (IN 17) ALL'ARRIVO

1. Jean Pierre Jabouille (Elf 2 Renault) 1.18'03''1 media 159,894 kmh; 2. Tambay (Martini MK 19 Renault) 1.18'12''2; 3. Ribeiro (March 762 BMW) 1.18'20''1; 4. Leclere (Elf 2 Renault) 1.18'27''; 5. Pesenti (March 762 BMW) 1.18'41''2; 6. Jaussaud (Chevron B 35 ROC) 1.18'58''9; 7. Colombo (March 752 BMW) a 1 giro; 8. Marazzi (Chevron B 35 BMW) a 1 giro; 9. Mallock (Lola T 450 BDX) a 1 giro; 10. Cochese (Chevron B 35 Hart) a 2 giri; 11. Francia (Osella FA 2 BMW) a 2 giri; 12. Ertl (Chevron B 35 BMW) a 2 giri; 13. Ludwig (March 762 Hart) a 2 giri; 14. Flammini (March 762 BMW) a 3 giri; 15. Martini (March 762 BMW) a 4 giri; 16. Lovato (Chevron B 35 BMW) a 5 giri; 17. Binder (Osella FA 2 BMW) a 6 giri.

Giro più veloce: Arnoux (Martini MK 19 Renault) 1'10''7 media 162,942 kmh

La classifica dell'Euro F. 2

	Hockenheim	Thruxton	Vallelunga	Salzburgring	Pau	Hockenheim	Rouen	Mugello	Pergusa	Estoril	Zolder	Nogaro	Hockenheim	TOTALE
Tambay	6	4	6											16
Ribeiro	—	6	4											10
Arnoux	9	—	—											9
Flammini	—	9	—											9
Jabouille	—	—	9											9
Deutsch	4	—	—											4
Marazzi	3	—	—											3
Cheever	—	3	—											3
Leclere	—	—	3											3
Ertl	2	—	—											2
Hoffmann	—	2	—											2
Pesenti	—	—	2											2
Heyer	1	—	—											1
Migault	—	1	—											1
Jaussaud	—	—	1											1



Qualche lunga sorsata d'acqua, di fronte alle tribune finalmente quasi piene dell'autodromo di Vallelunga, e Jabouille è di nuovo in forma dopo il suo vittorioso arrivo (a destra) con l'ormai a punto Elf 2-Renault V6

...ma le tribune

SPECIALE AUTOSPRINT

VALLELUNGA - L'armata Renault-Elf questa volta ha fatto centro. Era arrivata a Vallelunga decisa a riscattare le prove deludenti di Hockenheim e Truxton (ma nel desiderio di rivalsa non ha contato meno la « disfatta » di Monza) e dopo una settimana di martellanti prove private le gialle macchine della Elf-Switzerland e quelle blu della Martini erano decisamente le monoposto da battere. Certo, il pubblico romano accorso questa volta abbastanza numeroso sperava in un miracolo e Maurizio Flammini con una corsa straordinaria e sempre all'attacco era quasi riuscito ad accontentare i suoi fans.

L'assurdo incidente che ha privato Maurizio del meritissimo secondo posto ha lasciato la bocca estremamente amara a tutti ma non è stata che l'illogica appendice finale di una gara nata male per il pilota romano che purtroppo non ha potuto sfoggiare in pieno il suo straordinario periodo di forma. Non è detto che dopo la vittoria di Thruxton, ottenuta con relativa facilità, le cose non siano state prese un po' troppo alla leggera da parte della March e probabilmente c'è stato un errore di valutazione nei riguardi delle macchine francesi che durante l'inverno erano state reputate un po' le « castigamatti » dell'intera stagione e che invece avevano indubbiamente deluso al debutto. Di sicuro Maurizio tornerà ad essere l'uomo da battere, ma la March dovrà impegnarsi ancora di più.

Per i francesi d'altronde la formula 2 nazionale equivale in questo momento alla nostra Ferrari e non era pensabile che non si tornasse a parlare delle Elf e delle Martini come di macchine non di primo piano. Alla presentazione delle squadre un mese fa, il « solito » Tambay, che certo non è un modesto, aveva pronosticato le Martini e le Elf nelle prime due file di Hockenheim. In realtà il pilota si è sbagliato soltanto di un mese ed il fatto si è verificato (con l'unica intromissione di Ribeiro) puntualmente a Vallelunga dove le macchine si sono presentate per la prima volta nella forma giusta. Le precedenti gare non fanno testo, e d'ora in avanti bisognerà parlare delle macchine con motore Renault tenendo conto solo della gara di Vallelunga.

La ragione è semplice: pochi giorni prima del debutto, sia le Martini che le Elf

erano ancora sui cavalletti in pieno assemblaggio ed erano state compiute solo delle brevi prove (e non è detto che nei test non abbia prevalso soprattutto la pubblicità) con telai del '75 modificati per l'occasione. Un grosso ritardo dunque, al quale è stato trovato rimedio solo con il tempo e con la spedizione romana iniziata addirittura il martedì con numerosi test privati. « Dovevamo mettere a punto le macchine ed ora lo abbiamo finalmente fatto », ha detto il DS Jean Sage e d'altronde il sabato pomeriggio l'arrivo allo stato maggiore della Renault e della Elf con alla testa Larrousse e Dumasseur, non faceva pronosticare niente di buono per le speranze italiane. I visi erano estremamente sereni e lo stesso Jabouille che di solito non è certo estroverso, scherzava in tenuta da spiaggia mentre non meno fiducioso era il suo allampanato compagno di squadra Leclere ed i « cugini » della Martini con Tambay più sicuro che mai ed il piccolo, simpatico (oltre che grintosissimo) Arnoux che, semplicemente, non vedeva l'ora che la corsa iniziasse per dare battaglia.

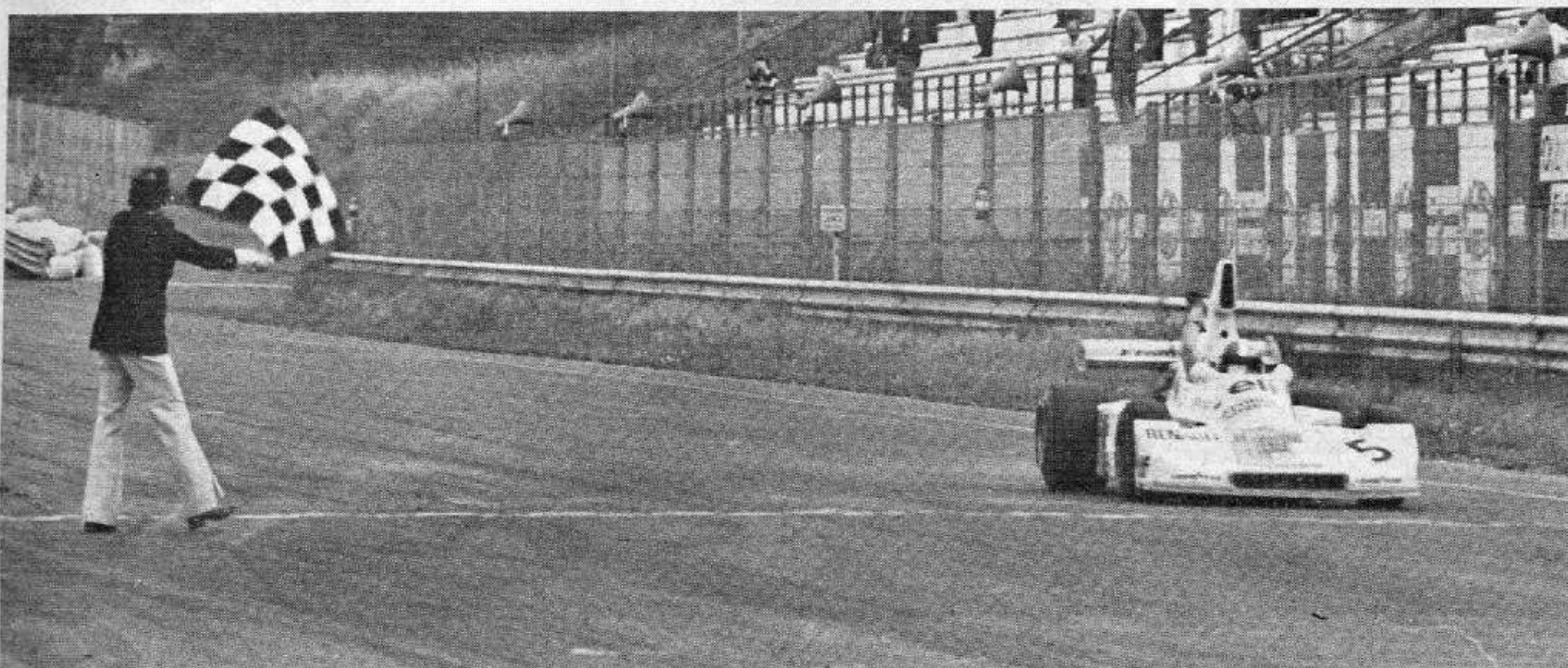
Per Maurizio invece i guai sono cominciati fin dal venerdì. Contando sulla solita « superefficienza » e sui precedenti risultati, la March non ha pensato ad inviare le macchine con grande anticipo ed indubbiamente è stato un errore. Intanto Maurizio il venerdì poteva provare poco o niente e soprattutto ci si è messa la Good-Year ad allungare la lista dei guai. La Casa di pneumatici aveva infatti portato solo un treno di gomme G. 50 (morbide al punto giusto e ritenute idonee per « fare » i tempi e, visto che il caldo non era eccessivo, anche per la gara per ogni pilota con la promessa che tutti sarebbero stati sullo stesso piano e non sarebbero stati fatti favoritismi. Come siano andate in realtà le cose è difficile stabilirlo, ma sta di fatto che i francesi erano pieni di G. 50 fin da martedì mentre la March ne aveva effettivamente solo un paio di treni per Flammini e Ribeiro ed addirittura alcuni piloti (tra cui lo sfortunatissimo Marazzi e tutte le Osella) ne erano privi.

La morale è che Maurizio non ha mai potuto mettere a posto la macchina ed è stato costretto a partire con gomme G. 50 e regolazioni fatte per le più dure G. 54. Grosso sottosterzo dunque e lotta sempre a coltello con una macchina chiaramente inferiore. Ha disputato una corsa mausola, costantemente all'attacco e purtroppo

SCAINI Batterie
DRYNA
 HA PRESENTATO LE CLASSIFICHE di **F2**

L'ARMADA ELF-ALPINE HA CONQUISTATO ROMA F.2

il JAB del V-6



Ecco Jean-Pierre Jabouille sul podio, dopo la sua meritata vittoria. Con lui è Tambay, che il secondo posto invece lo ha meritato un poco di meno

in piedi per FLAMMINI

po l'austriaco Binder l'ha fatta veramente grossa con quella incredibile manovra al semaforo che nemmeno lui è stato in grado di spiegare nel dopo corsa.

E visto che parliamo dell'incidente, parliamo anche dell'organizzazione e della mancanza di polso dimostrata con Ertl che una volta doppiato non dava strada ma si comportava come se fosse ancora in lotta. La « follia » del tedesco ha disturbato un po' tutti i piloti di testa e troppo tardi è apparsa una bandierina bianco-nera che d'altronde non è servita a niente. Ertl continuava come se niente fosse e nessuna ha pensato a fermarlo anche se il d.s. della March Angeleri ha immediatamente presentato un esposto. Non interveniva il direttore di gara Fazio e nemmeno il delegato CSAI La Delfa e nemmeno il presidente Rogano che era presente (assieme al presidente dell'ACI Carpi ed a tutto lo « staff » dirigenziale CSAI) e che solo nell'ultima parte della gara, in occasione di altri doppiaggi, è intervenuto consigliando di tenere gli occhi aperti. Troppo tardi.

Tornando ai protagonisti, dobbiamo mettere Jabouille su tutti ma con lui anche lo sfortunatissimo Arnoux. Il parigino che era molto in forma (ha però detto che l'alettone doppio non lo userà perché è troppo faticoso da mettere a punto) e nella seconda parte della gara ha sferrato la zampata decisiva dopo alcuni guai momentanei al cambio ed alle gomme. Ma di certo l'Arnoux visto a Vallelunga sarebbe stato imprevedibile se il 6 cilindri del pilota di Grenoble non avesse esalato l'ultimo respiro nella discesa dei Cimini. Leclere al solito molto regolare ma forse incapace dell'acuto che aveva a portata di mano verso la metà della corsa, mentre Tambay per tenere il ritmo di Flammini si è sentito addirittura male ed ha concluso la corsa con una vistosa « cotta ».

Assieme a Maurizio non va dimenticato il nostro Giancarlo Martini che in questa occasione è apparso in tutto all'altezza dei migliori. Sia in prova che in gara il pilota di Lavezzola ha costretto tutti a rimpiangere il fatto che sia tutto sommato un gentleman e che non possa dedicare più di tanto alle corse. E' sempre stato nelle primissime posizioni e soltanto uno sfortunato guaio al cambio gli ha fatto perdere l'ottimo piazzamento. Sempre positivo anche Pesenti Rossi che non è un pilota molto appar-

scente soprattutto perché non molto estroverso e non è un gran « venditore » di se stesso ma senza parere è sempre tra i più veloci in prova ed in gara non sbaglia mai una virgola.

Tutta da dimenticare invece la corsa di

**PIÙ GIUSTO
SQUALIFICARLI!**

**AMMONITI
ERTL e
BINDER**

VALLELUNGA - Nella tarda serata si è appreso che Ertl e Binder sono stati ammoniti con segnalazione alla CSI per il loro comportamento nei sorpassi. Come dire che il direttore di gara ed i commissari hanno perso ancora una buona occasione per rifarsi dopo il loro debole comportamento durante la gara. Con un Ertl degno di manicomio per l'assurda caparbia nei doppiaggi (si comportava come se fosse ancora in gara) e con un Binder davanti al quale si resta esterrefatti per la pazzesca manovra che ha « derubato » Flammini del secondo posto, il minimo che si potesse fare era l'esclusione dalla classifica dei due piloti. E' ora di finirla con queste vicende, sia da parte dei piloti che fanno il loro comodo sia da parte dei commissari che non sono in grado di tenere loro testa. A Vallelunga la gara è stata bellissima ma l'automobilismo non ne esce a testa alta.

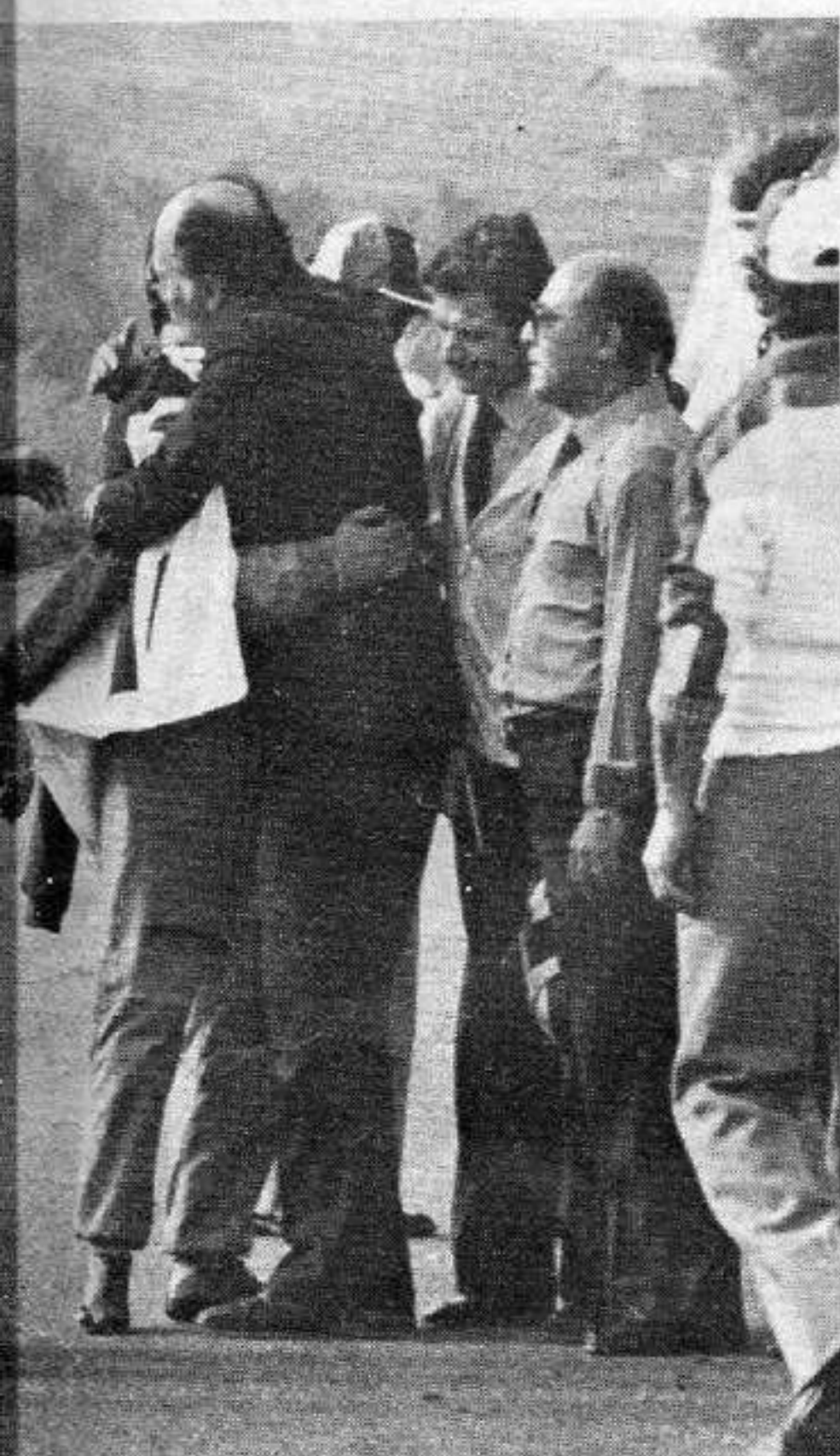
● Il venezuelano Juan Cochese corse con una Chevron azzurra assolutamente immacolata: non c'è ombra di sponsor e sulla fiancata compare soltanto la bandiera del paese di origine del pilota. La Federazione Sportiva del Venezuela (oltre ad una specie di consorzio di sponsor che si espone solo per la « gloria » nazionale) ha infatti appoggiato in pieno il 27enne ex-mecanico di Maracaibo che in patria si è messo in luce nel '74 con la Formula Ford. Nel '75 ha disputato sei gare di F. Atlantic in Canada e quest'anno il grande salto nella squadra Chevron dell'importatore (canadese) Opert. « Nonostante gli appoggi è molto dura. — dice Cochese che da bambino ha soggiornato un po' a Genova ed ora parla bene italiano — sto seguendo un po' l'esempio di Cecotto nel motociclismo ma lui ha vinto subito e non ha avuto più problemi mentre nel mio caso, se non mi metto in luce, potrebbe finire tutto in breve tempo ».

Marazzi che non ha mai potuto avere una macchina a posto soprattutto a causa dell'assenza del tecnico Ugo Kloden che era l'unico nel Team Trivellato in grado di coordinare il lavoro di messa a punto e che invece si è rotto una clavicola pochi giorni fa. Il romano avrebbe voluto correre meglio davanti al suo pubblico ma tutti hanno capito che con il mezzo che aveva non poteva dare di più. Positivo invece Alberto Colombo che ha lottato con Brambilla nella prima parte della gara ed ha conquistato un ottimo settimo posto che di sicuro fa ben sperare per il futuro.

A proposito di Brambilla, inutile aggiungere qualche cosa al suo valore mentre molto ci sarebbe da dire sui motori Lancia. In altra parte del giornale sono narrate le avventure delle prove ma c'è da dire che in gara il motore ha tenuto (anche se forse c'è stato un calo) finché Vittorio non è stato fermato da una intraversata ai Cimini causata dalla rottura del cambio. Ingiudicabile anche Chever che con una macchina troppo sovrastrutturata « smanicava » con la sua solita grinta finché non si è fermato per un testa-coda alla « S ». Giorgio Francia ha invece fatto il possibile con l'Osella che ancora non è a punto. Il milanese prima della partenza era un po' demoralizzato a causa delle prove ma in gara è tornato ad essere lui. Di sicuro torneranno anche i giorni migliori.

Chiudiamo con un pilota che per la posizione che occupa doveva forse essere citato prima ma è indubbio che un po' di fortuna ha giocato nel terzo posto di Alex Dias Ribeiro. Il brasiliano ha corso molto bene e soprattutto ha avuto una « zampata » felicissima nelle prove sfruttando la messa a punto piuttosto buona della macchina, ma ha avuto anche una partenza non proprio esaltante. E' strano per lui, abituato a farsi largo a gomitate, ma al primo giro si faceva risucchiare da parecchi piloti ed in pratica scompariva subito dalla lotta per la vittoria. Poi, eliminato anche un piccolo guaio ai freni, è tornato ad essere quello di sempre ed ha concluso molto in crescendo ma certo potrà fare di meglio. Ne ha le doti e soprattutto sembra molto maturo.

Daniele Buzzonetti



Flammini, che ritorna a piedi ai box dopo la sua avventura al tornante, riceve l'abbraccio di consolazione del presidente Rogano e la solidarietà degli altri « boss » di Vallelunga





In fila indiana all'attacco della «esse» ecco i protagonisti del Gran Premio Roma: dietro al futuro vincitore Jabouille (Elf), la Martini di Arnoux, l'altra Elf di Leclere, la Martini di Tambay ed infine la March di Flammini: Il resto del gruppo è rimasto subito staccato dai primi cinque

Cronaca di un «massacro»

VALLELUNGA - Con i piloti in pista per il consueto briefing, viene osservato un minuto di raccoglimento per le vittime del terremoto e subito dopo si parte per il doppio giro di ricognizione. Felicissima la partenza di Jabouille (Elf-Renault) che si trascina dietro Tambay (Martini-Renault), Arnoux (Martini-Renault) Leclere (Elf-Renault) Flammini (March-BMW), Martini (March-BMW), Cheever che è partito benissimo con la March-Hart e Pesenti (March-BMW). Arnoux attacca subito e si porta alle spalle di Jabouille mentre Tambay viene superato da Leclere e Flammini dà tutto sé stesso per non perdere il contatto. Si ritira Cheever (quinto giro) dopo un testa coda alla «S» mentre davanti la lotta continua e Martini è tranquillo nelle vicinanze. Dietro di lui un grintoso Pesenti deve invece difendersi dagli attacchi della sorprendente Chevron-ROC di Jaussaud. Dopo dieci giri Arnoux attacca di grinta e torna dai Cimini con trenta metri di vantaggio su Jabouille. Appena dietro non mutano le posizioni mentre Ribeiro inizia a rimontare ed è alle spalle di Jaussaud. A sua volta Brambilla è appena dietro ma è attaccato da Colombo che sta emergendo piuttosto bene. Subito dopo un po' sgrarnati Marazzi e Giorgio Francia.

Dopo 15 giri Arnoux aumenta il ritmo mentre Jabouille non riesce ad ingranare la terza velocità e passa terzo dietro a Leclere. Continua intanto la lotta di Flammini per non perdere terreno e Martini prosegue nella sua gara ottima. Al 17esi-

mo giro lo sfortunato Arnoux si ferma ai Cimini con guai al motore e dopo pochi giri anche Brambilla si ritira con l'alettone penzoloni dopo una toccata ai Cimini causata da un guasto al cambio. Comincia poi la «farsa» pazzesca di Ertl che non vuole dare strada a nessuno e non si cura nemmeno della bandiera di preavviso. E' stato un grossissimo errore non averlo buttato fuori e chi ci ha rimesso di più è proprio Maurizio che perde una ventina di metri.

Davanti la corsa si riaccende perché Jabouille non ha più guai al cambio ed i due «galletti» gialli sono ancora «incollati» l'uno all'altro. Tambay è molto vicino e Flammini inizia una rapida rimonta che in breve lo riporta alle spalle del francese. Jabouille però non fatica a passare il compagno di colori ai Cimini e da questo momento per la prima piazza non c'è più storia. Intanto Martini ha il disgraziatissimo guasto al comando del cambio e deve dire addio al magnifico quinto posto che passa in mano a Ribeiro.

Mentre Ertl continua a dare fastidio impunemente a tutti, si arriva ad oltre tre quarti di corsa con Maurizio ormai incollato a Tambay. Il pubblico è spesso in piedi e va in visibilo: a 19 giri dal termine è un urlo generale perché Flammini è chiaramente all'attacco. A 16 giri dal termine è una vera ovazione: Maurizio torna dai Cimini in terza posizione e si appresta ad attaccare anche Leclere mentre Tambay finisce la gara in piena crisi fisica. A 13 giri dal termine è a meno di un secondo dal francese ed il pubblico ormai trattiene il fiato come di fronte ad un rigore decisivo. Inutile dire che cosa si è sentito quando Flammini è passato al secondo posto infilando nettamente Leclere ma la gioia è stata di breve durata.

Manca un giro e mezzo al termine e Maurizio ormai sicuro secondo si appresta a doppiare la Osella di Binder che chiaramente si allarga al tornante per

I risparmi pericolosi del venerdì

● L'organizzazione di una gara di F. 2 a Vallelunga costa — come ha detto Saliti — 80 milioni tonidi; eppure all'atto pratico si lesina incredibilmente su alcune spese minori che dovrebbero essere fondamentali. Alludiamo alle famose prove libere del venerdì che anche quest'anno si sono svolte (pur se era stato installato un collegamento in «diretta» tra la direzione gara ed i Cimini) senza un minimo di commissari di percorso e senza un carro attrezzi disponibile. Come dire che si saranno risparmiate si e no 100.000 lire con la conseguenza che per riportare ai box la macchina di De Dryver incidentata si è persa una eternità. Quando poi il Lancia di Cheever ha inondato di olio la curva del semaforo, il tedesco Hotz ci ha rimesso l'avantreno della sua March.

Tutti i tempi delle PROVE

		I sessione	II sessione
Jabouille	(Elf 2 Renault V6)	1'09"40	1'10"15
Ribeiro	(March 762 BMW)	1'10"90	1'09"55
Arnoux	(Martini MK 19 Renault)	1'09"75	1'10"40
Tambay	(Martini MK 19 Renault)	1'10"47	1'09"88
Flammini	(March 762 BMW)	1'10"55	1'10"24
Pesenti Rossi	(March 762 BMW)	1'11"38	1'10"44
Leclere	(Elf 2 Renault V6)	1'10"94	1'10"55
Martini	(March 762 BMW)	1'10"71	1'10"64
Jaussaud	(Chevron B 35 ROC)	1'11"06	1'11"89
Dolhem	(Chevron B 35 Hart)	1'11"33	1'11"19
Cheever	(March 762 Lancia-Hart)	1'14"03	1'11"46
Hoffmann	(March 762 Hart)	1'11"77	1'11"51
Colombo	(March 752 BMW)	1'11"61	1'11"70
Binder	(Osella FA 2 BMW)	1'11"70	1'13"10
Cochesa	(Chevron B 35 Hart)	1'12"24	1'11"70
Ludwig	(March 762 Hart)	1'12"17	1'11"71
Lovato	(Chevron B 35 BMW)	1'12"73	1'11"78
Francia	(Osella FA 2 BMW)	—	1'11"79
Brambilla	(March 762 Lancia)	1'11"80	1'13"40
Mallock	(Lola T 450 BDX)	1'11"88	1'12"30
Marazzi	(Chevron B 35 BMW)	1'12"02	1'11"93
Ertl	(Chevron B 35 BMW)	1'13"72	1'11"95
Kottulinsky	(Ralt BMW)	1'12"30	1'12"09
Chevanne	(March BMW)	1'12"94	1'12"10
Niccolini	(March 762 BMW)	1'12"25	1'13"10
Robarts	(March 752 Hart)	1'12"35	1'12"50
Cinotti	(March 742 BMW)	1'12"37	—
Giorgio	(March 742 Armaroli)	1'13"17	1'12"50
«Gimax»	(March BMW)	1'12"82	1'13"30



Flammini all'attacco di Tambay. Maurizio riuscirà finalmente a passare il francese, che ha dovuto desistere anche per un evidente calo fisico. Poi si troverà in regalo il secondo posto assoluto

Lapeyre	(Chevron BMW)	1'13"36	1'12"88
Nicholson	(March 752 Vega)	1'13"67	1'12"89
Grob	(Modus Hart)	1'14"41	1'13"03
«Gianfranco»	(Osella FA 2 BMW)	1'13"21	1'13"12
Kiser	(Osella FA 2 BMW)	1'13"55	1'13"14
Rosberg	(Toj F 201 BMW)	1'13"53	1'13"15
Kozarowitzky	(Lola T 450 BMW)	1'15"22	1'13"25
Meier	(March 752 BMW)	1'13"26	1'13"50
Migault	(Osella FA 2 Schnitzer)	1'13"69	1'13"33
Lienhard	(March 762 BMW)	1'13"71	1'13"59
De Dryver	(March 752 BMW)	1'14"96	1'15"80
Bonnin	(March 752 Schnitzer)	1'15"06	1'17"10
Filannino	(Osella FA 2 BMW)	—	1'16"40

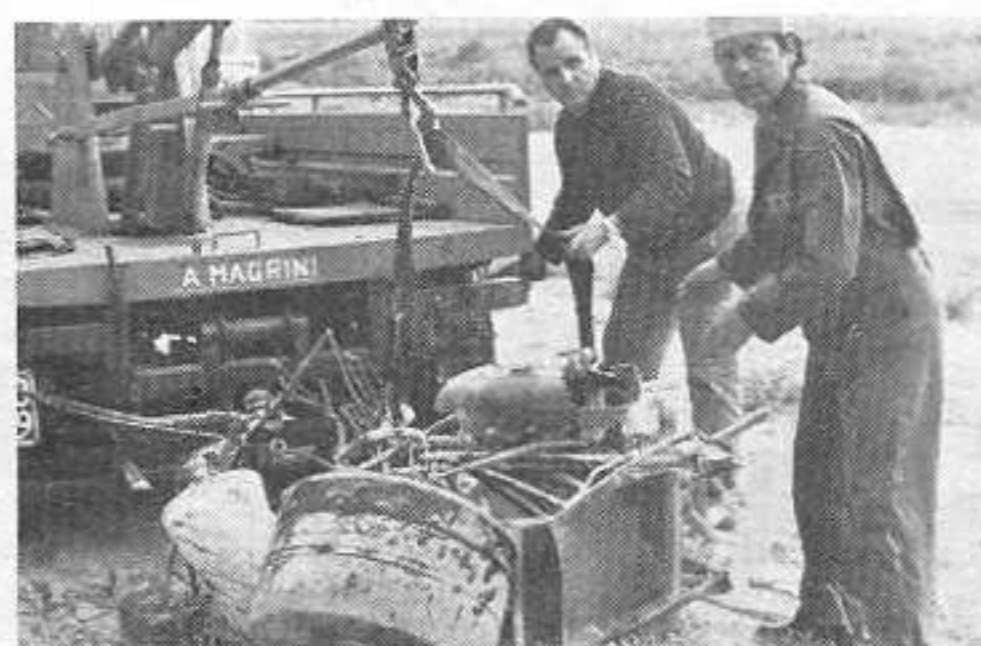
fare passare il romano. La manovra è ormai pressoché compiuta quando Binder scarta improvvisamente sulla sinistra e si incastra nella macchina di Maurizio. Pazzesco: un comportamento degno di un debuttante destinato a smettere presto e non di un pilota aspirante al titolo di vice-Lauda austriaco. Sono cose incredibili per una gara di F.2 e male ha fatto la direzione di gara a non togliere Binder dalla classifica. Il pubblico deve naturalmente masticare amaro e per Maurizio non c'è che la soddisfazione dell'ovazione che certo non è stata tributata in uguale misura a Jabouille. Nelle ultime battute infine Leclere perde anche la terza posizione a causa di mancanza di pressione nel circuito della benzina.

● Tutt'ora memori del «pasticciaccio» dell'ottobre scorso, questa volta gli organizzatori romani hanno preferito contrattare in anticipo i direttori sportivi di tutti i team per stabilire i turni di prove. La riunione presieduta da Saliti e dal segretario del Gruppo Piloti F. 2 Brezing è stata molto tranquilla e l'accordo si è subito trovato: tutti sono stati d'accordo sul fatto di suddividere esattamente a metà gli iscritti ed «inventare» i turni di prova doppi e separati. Qualcuno avrebbe voluto che nel primo turno comparissero tutti i piloti «migliori»: ma il sistema «classista» è stato bocciato pur se all'atto pratico l'elenco degli iscritti ha creato una situazione analoga (Martini permettendo...) a quella respinta.

CONDIZIONATE DALLE
GOMME LE MARCH

Contestato in famiglia il fantatempo di TAMBAY

● Dopo la seconda sessione di prove veniva accreditato a Tambay un favoloso 1'09"2 che risultava dunque migliore dell'1'09"4 di Jabouille. Jean Sage, direttore sportivo della Elf 2, non si sentiva comunque influenzato dal rapporto di parentela con i cugini della Martini-Elf e senza nemmeno avvisare il d.s. De Chaunac si recava immediatamente in sala-cronometristi per fare rilevare quello che per lui era un errore. Gli veniva dato immediatamente ragione e Tambay veniva ridimensionato con un 1'09"88.



Richard Roberts può veramente ringraziare la sua stella, se è uscito quasi indenne dai rottami della sua March-Hart disintegratasi nella discesa verso i Cimini e divisasi in due parti. Ma l'abitacolo ha fatto il suo dovere



COSI'

è uscito da questi rottami

VALLELUNGA - Due corse: quella dei qualificati e l'altra degli esclusi. E' difficile poter pensare ad altre soluzioni in una formula 2 così opulenta da presentare la bellezza di 42 macchine perfettamente a posto per 22 posti di partenza.

Le batterie con la finale non hanno molto senso in una formula che finalmente ha capito la necessità della gara unica, a Gran Premio, come il pubblico preferisce. La corsa degli esclusi, con belle coppe e qualche soldo, permetterebbe invece di tenere in vita un parco macchine e camion monumentali che le trasportano. Che altrimenti si scioglierebbero come neve al sole portandosi via anche tanti preziosi sponsor.

Del resto, e lo si è visto molto bene a Vallelunga, quelli che sono fuori hanno poco da sperare: i teams ufficiali Renault e March, quelli ben assistiti Chevron, quelli in difficoltà ma solidi come l'Osella, hanno un vantaggio netto sulla maggior parte degli altri. Si è visto, per fare un esempio, con le gomme: G50 nuove, G30 vecchie, G54 (tutte Goodyear naturalmente visto che la presenza Michelin su due auto poco competitive non ha senso) sono a disposizione prima dei team poi, se esistono, degli altri.

Le gomme che risolvono

E, guarda caso, sono state proprio le gomme — G50 nuove — a dividere di pochi centesimi il migliore Renault, Jabouille, dal migliore BMW, Ribeiro.

Dopo aver provato lungamente nei giorni precedenti sia la Elf che le Martini hanno avuto vita relativamente facile e solo negli ultimissimi minuti Ribeiro ha potuto aprirsi un varco nel muro Renault. Se tra i due teams francesi corresse miglior armonia forse non sarebbe neppure successo ma un tempo fantastico accreditato a Tambay è stato contestato proprio da Jabouille col risultato di aprire la prima fila alla March del brasiliano.

Così le due Martini hanno terminato appaiate in seconda fila precedendo Flammini che ha sofferto un

VALLELUNGA - Erano circa le 17,20 di sabato e la sessione numero due del secondo turno di prove era in pieno svolgimento quando all'improvviso si è capito che qualche cosa di grave doveva essere successo nella discesa che porta ai Cimini. Le macchine venivano subito fermate e con un agitare concitato di bandiere veniva chiesto l'invio di una ambulanza. Grossa agitazione generale (ed anche un po' di confusione con ambulanza avvisata un po' tardi) ma per fortuna Richard Roberts che si era reso protagonista di un volo incredibile riusciva ad uscire da solo dai rottami della sua March davanti agli occhi increduli dei commissari di percorso.

Nell'affrontare il curvone (a circa 240 kmh) il pilota inglese sbandava leggermente sulla sinistra e l'erba fungeva da trampolino facendo letteralmente decollare (come hanno poi raccontato i commissari) la macchina prima sul guard-rail e poi addirittura sulle reti di protezione all'altezza di un paio di metri da terra. A loro volta le reti fungevano da elastico e rispedivano in pista la March a poco meno di dieci metri dall'impatto. Al contatto con il suolo la macchina capottava un

po' nella messa a punto della March. Il romano per pochi decimi e troppo poco tempo con le gomme giuste ha dovuto accontentarsi del quinto tempo.

Tra tanti presenti alcuni italiani si sono fatti particolarmente onore. Primo fra tutti Pesenti Rossi che non stupisce più nessuno e, in fondo, per la tranquillità con cui affronta le cose più difficili, stupisce sempre. Alla prima uscita con la nuova March è stato subito sesto. Molto in alto anche Martini sciolto dalla esperienza formula uno e Colombo malgrado la temperatura acqua alta. Gli italiani che hanno provato sono stati 14 di cui otto qualificati: Flammini, Pesenti, Martini e Colombo, naturalmente, e poi il bravo Lovato, Francia afflitto da problemi di motore e da una Osella poco docile (un secondo in più rispetto al modello '75); Brambilla malgrado i persistenti problemi di gioventù del Lancia-Dino 6 ed un peso spaventoso della sua March (80 kg più degli altri) e Marazzi che ha risentito della indisponibilità delle G50 decisamente più adatte delle 54.

Tra i qualificati notevole Jaussaud che ha portato la Chevron col mo-

tore Chrysler (per la verità tanto simile al BMW...) fino al nono tempo prima di un cedimento della guarnizione della testa e Dohlem che è stato il migliore dei piloti col motore Brian Hart in alluminio. Forse meglio del francese avrebbe potuto fare l'ex kartista Cheever che ha fatto montare d'urgenza l'Hart dopo le prime prove poco felici col Lancia-Dino e la rottura della sera precedente. Malgrado l'auto squilibrata dalla forte differenza di peso posteriore il giovanissimo pilota italo-americano è giunto a circa un decimo dal collega.

Disarmonia in casa Osella

Delle Osella la migliore è stata quella di Binder ma l'austriaco ha sofferto come i colleghi di marca di una certa mancanza di preparazione della nuova auto che sta creando anche pericolose disarmonie tra gli uomini della squadra torinese.

Con sei marche di motori (nell'ordine di tempo) Renault 6, BMW 4, Chrysler 4, Hart 4, Lancia-Dino 6 e Ford BDX 4 e 5 marche di telaio

paio di volte. Si rompeva in due tronconi netti (scocca a parte posteriore) e nel «botto» si apriva automaticamente l'impianto antincendio pur se il fuoco non è assolutamente comparso in questa occasione.

La scocca era veramente ridotta ai minimi termini però cinture, roll-bar e strutture deformabili (nelle «panche» non era stata tolta — come era di moda fare nel '75 — la salutarissima «schiuma» di vetro che si è rivelata fondamentale nell'incidente) hanno assolto in pieno il loro compito e Roberts che presentava vari tagli e tumefazioni al volto (oltre ad un evidente stato confusionale) poteva tornare ai box addirittura con la macchina del direttore di gara (visto l'andamento dell'ambulanza) prima di essere spedito per misura precauzionale in ospedale con l'elicottero di servizio.

Si spargeva anche la voce che l'incidente era stato provocato da una «toccatina» di un altro pilota ma i commissari di percorso escludevano questa possibilità avallata dal fatto che Roberts era l'ultimo di un quartetto che era alcuni metri davanti mentre, vista la dinamica, non è da escludere un guasto tecnico.

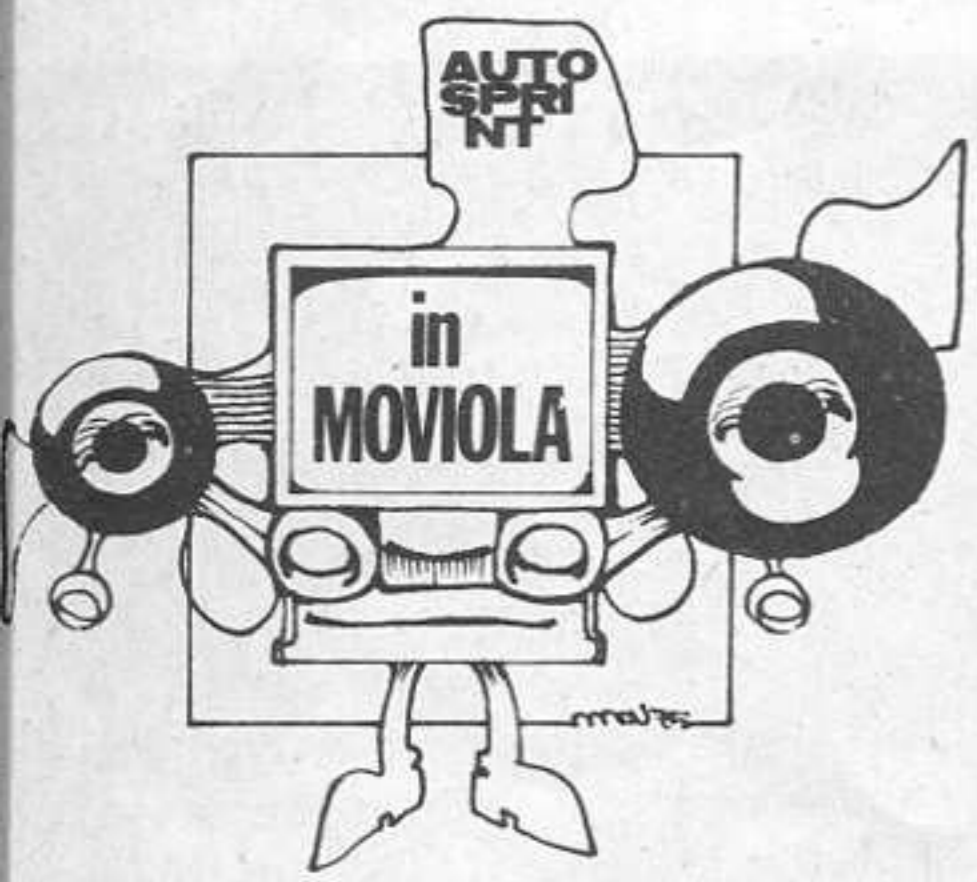
(sempre nell'ordine) Elf 2, March, Martini, Chevron e Osella, c'è di che creare le premesse per una corsa estremamente avvincente.

Per non parlare degli esclusi: la promettente Ralt di Tauranac, prima riserva con Kottulinsky, l'ancora incerta Modus (ma il pilota?), la bella ma lontana Toj che si complica anche la vita coi Michelin e la disastrosa Lola T450.

Fuori anche due motori interessanti: il bell'Armaroli V6 montato sulla March di Giorgio attardata da un alettone ex formula uno fuorimisura che ha fatto perder tempo e il redivivo Chevrolet Vega di Nicholson ora utilizzabile grazie alle modifiche regolamentari che consentono qualsiasi intervento sul blocco motore eliminando il difetto cronico di questa unità.

Ci sarebbe ancora molto da dire: delle distruzioni di De Dryver (venerdì) e Roberts (terribile, sabato) alle esclusioni del valoroso Cinotti, dei «learners» Niccolini e Filannino e del furioso «Gianfranco» preso in un vortice di sventure. Ma con 42 formula due c'è da perdere la testa!

Gabriela Noris



«Già ai CIMINI BINDER mi aveva chiuso»

VALLELUNGA - Appoggiato al camion della March, esattamente come un'ora prima della gara quando gli avevo parlato, solo con un'altra espressione: da fiducia e speranza a delusione e stanchezza. «Jabouille è il più forte degli avversari, bravo collaudatore, forte come pilota, bel motore, bella macchina...» aveva detto. La previsione era azzeccata e ora che sull'autodromo comincia a fare buio ed il francese se n'è andato con la sua corona d'alloro e un po' di fiatone per aver scambiato qualche calcio al pallone coi meccanici della Renault finalmente rilassati, Flammini rimurgina sull'incidente.

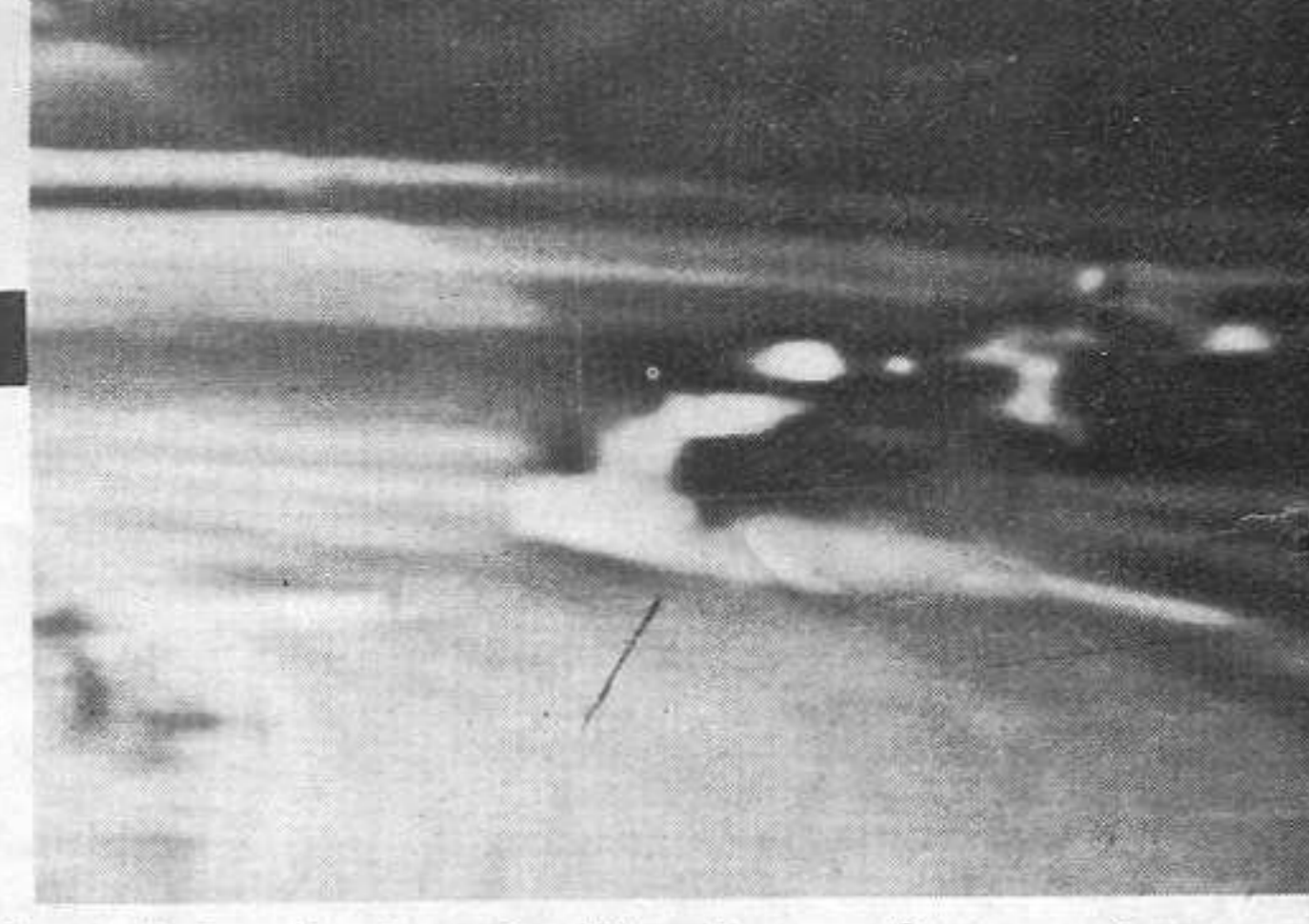
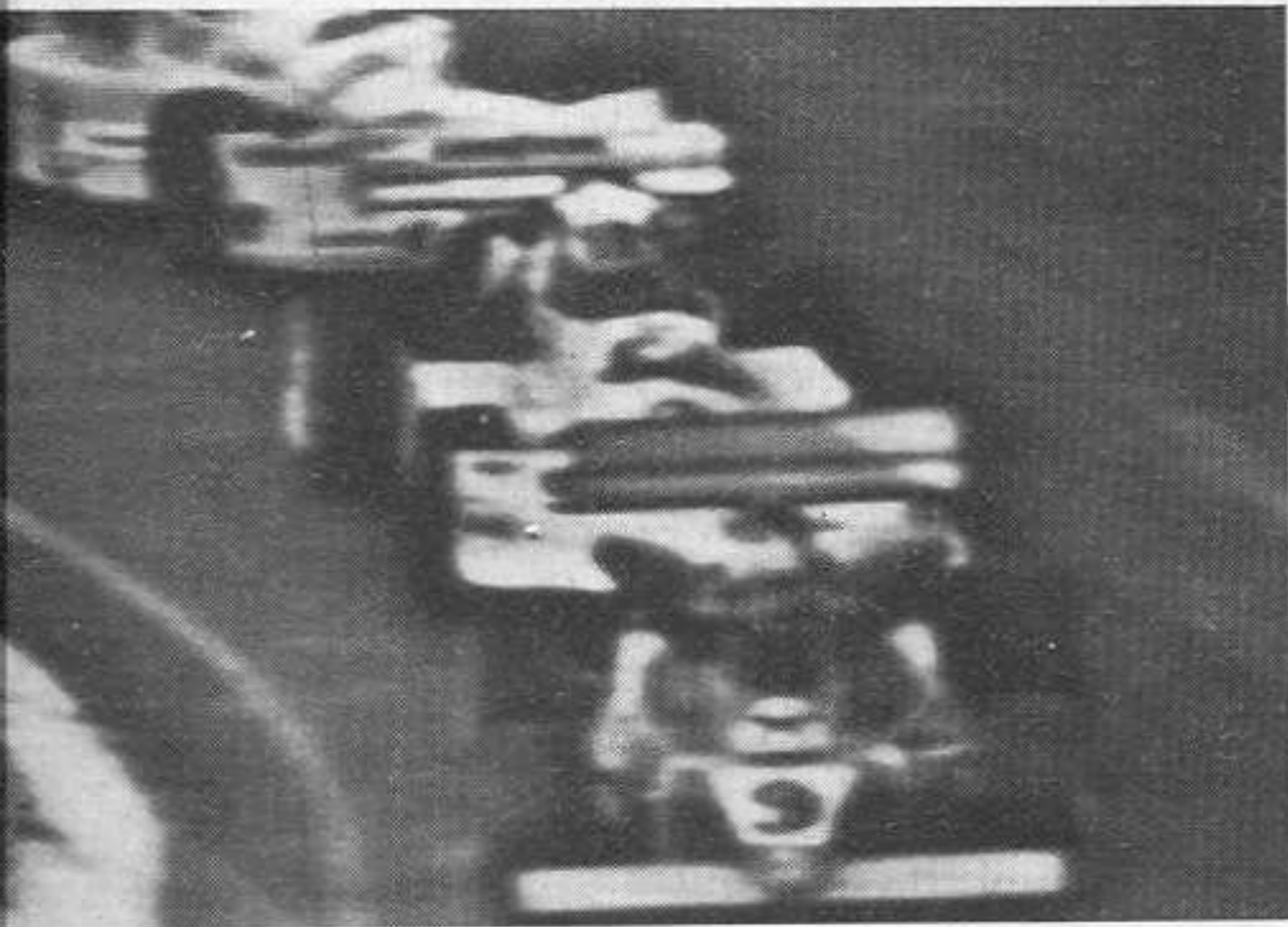
— Quando ti ho visto scendere dalla macchina così... non ti ho chiesto a cosa

hai pensato perché ti saresti messo a piangere...

«Certo, è l'esatta cosa, ero distrutto... perché capisci è un incubo quello dei doppiati, è una cosa ridicola, io non la capisco, è una cosa di una antisportività assurda, totale. Mi delude, mi butta giù moralmente perché non posso concepire che un doppiato possa pensare di arrischiare la gara di uno che si sta guadagnando posizione per posizione».

— Devi raccontarmi il giro prima.

«Il giro prima stavo dietro a Leclere e sono riuscito ad avvicinarlo alla staccata dei Cimini: ero a una ventina di metri ed ho tentato il tutto per tutto, ho fatto una staccata molto lunga e ho pas-



Alla moviola di Autosprint, le fasi salienti dell'incidente fra Flammini e Binder. A sinistra, Binder, Flammini e Leclere in fila al semaforo; qui sopra, Binder è largo al tornante e Flammini pensa lo faccia passare; infine, Flammini entra (a destra) a ruote fumanti, ma Binder chiuderà la traiettoria ed i due si agganceranno. Fortunatamente, non ostante le solite interruzioni, la ripresa TV ci ha mostrato in diretta le fasi più importanti della corsa

VALLELUNGA - Di certo la cosa più nuova e più interessante sotto il profilo tecnico della gara di F. 2 è stato il doppio alettone utilizzato sulla Elf-Renault di Jabouille fin dalle prove libere di venerdì. Sulla parte più alta del retrotreno della vettura c'è un alettone disposto alla solita altezza dal suolo (pur se di dimensioni molto più ridotte rispetto a quelli utilizzati normalmente) mentre a circa 25 cm dal terreno ne è stato applicato un secondo che è esattamente simmetrico rispetto a quello superiore. Il vantaggio è che la macchina ha guadagnato in modo incredibile in fatto di aderenza in curva, maneggevolezza ed anche velocità pura per via delle dimensioni più piccole dell'ala superiore. Sempre molto ben curate da Guenard le Elf 2 si sono rivelate le macchine più leggere di tutte pur con l'handicap del motore Renault che pesa 135 kg rispetto ai 125 del BMW. Sulla bilancia sono risultate addirittura di tre kg al di sotto dei 500 regolamentari e certamente questa è una delle ragioni per cui le Elf si sono sempre trovate bene a Vallelunga. Per i motori vengono sempre dichiarati «solo» 295 CV ma di sicuro sono di più visto che i piloti utilizzano sempre 11.000 giri con buona tenuta pur se dopo le prove libere e quelle ufficiali c'è stato un gran «giro» di sostituzioni.

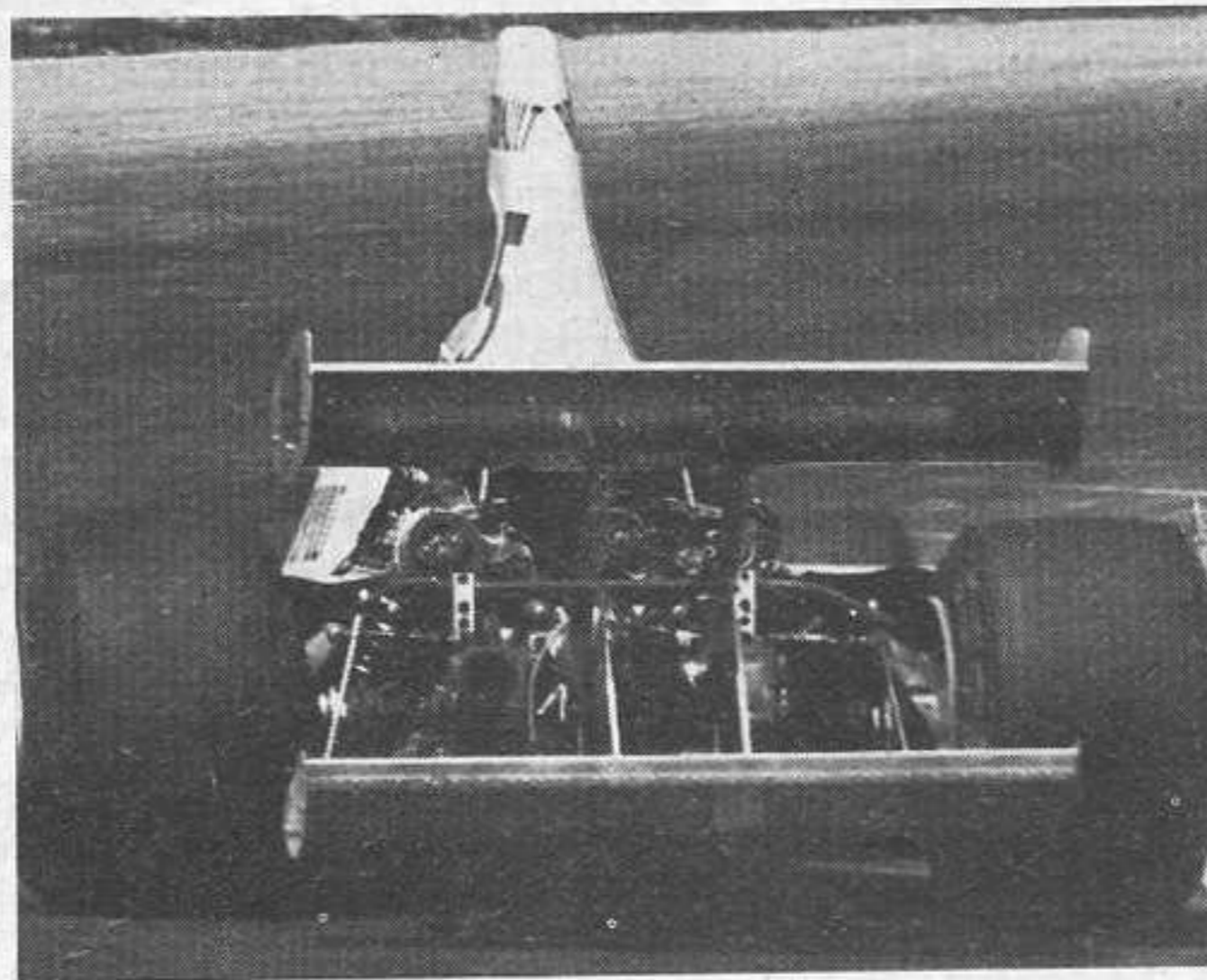
Le March 762 ufficiali di Flammini e Ribeiro sono praticamente identiche a quelle private (sia 752 aggiornate che 762) anche se hanno il vantaggio di pesare probabilmente meno delle altre (circa 515 contro 540 kmg circa) le differenze più vistose sono comunque tre: barra stabilizzatrice posteriore ancorata all'estremità del cambio (per ragioni di aerodinamica) in posizione più bassa ed in luogo di quella solita sulla traversa; radiatore acqua-olio di sinistra di forma molto razionale e freni posteriori Lockheed a quattro pompanti ma con disco pieno in luogo di quelli forati utilizzati da molti. Sembrerebbe un controsenso per una squadra ufficiale ed invece si è scoperto che il disco pieno pesa la metà di quello forato

dovessero ancora essere applicati alle spine delle cabine.

● Renato Armaroli non credeva alle proprie orecchie quando il venerdì mattina Jean Sage, d.s. della Elf-Renault, gli chiedeva cortesemente se poteva «dare una occhiata» alla pompa di iniezione della macchina di Jabouille che non voleva saperne di funzionare. Con tutta la sua pomposità dunque lo squadrone francese ha avuto bisogno del bravo motorista ita-

NOVITA' TECNICA F. 2

il biplano



La novità più interessante a Vallelunga era senz'altro il doppio alettone posteriore di Jabouille

(oltre che essere infinitamente meno costoso) e non comporta alcun problema di raffreddamento. Nelle medesime condizioni in fatto di freni erano le March-Lancia e le March di Kahusen mentre altre macchine private (oltre che Elf, le Martini, diverse Chevron, la Toj e la Lola) sfoggiavano grossi dischi super-forti ed alettoni.

Modifiche anche per le Chevron che nei circuiti tortuosi sembra avessero un leggero rollio che è stato eliminato spostando leggermente verso l'esterno della scocca gli attacchi dei puntoni di reazione. La modifica è stata provata recentemente da Ertl a Magny-Cours e molti hanno seguito quella strada. In fatto di gomme la Chevron di Cochese

montava delle Good-Year più basse di profilo, utilizzate in F. Atlantic che sono ora ricercate anche da altri.

In fatto di gomme poi problemi generali per tutti perché la Good-Year aveva un solo treno a testa delle contesissime G. 50, reputate molto migliori delle troppo dure G. 54 che invece abbondavano. Ancora in fatto di freni, il primo caldo e la pista tortuosa si sono naturalmente fatti sentire e tutti sfoggiavano empiriche prese d'aria realizzate lì per lì. Su alcune March si notava anche una presa d'aria per il motorino di avviamento che con il calore fa un po' penare.

Niente di nuovo per le Osella che purtroppo soffrono ancora di problemi di messa a punto causati probabilmente dall'accavallarsi di impegni del tecnico torinese. E' sintomatico il fatto che all'atto pratico siano stati ripetuti gli stessi tempi fatti da Migault nella prima uscita di marzo con le macchine semirifinite. E' chiaro dunque che ancora non si è potuto lavorare sui dati dei test e le macchine sono sempre le stesse. E' stato provato anche un «musone» tipo '75 ma i risultati sono stati peggiori. A Vallelunga poi la rottura di ben sei motori per quattro macchine (oltre alla frizione per «Gianfranco») ha letteralmente condizionato tutta la conduzione delle due squadre. Niente da dire invece sulla vettura nuovissima iscritta dalla Torino Corse per Filannino che in pratica non ha nemmeno provato perché le ultime rifiniture sono state fatte addirittura a Vallelunga.

Molto difficile il discorso per i motori Lancia che innanzitutto sono montati su una vettura che pesa ben 590 kg. Colpa del massiccio motore o degli irrobustimenti previsti dalla March? Tino Brambilla dice che il motore non pesa che 15 kg. Più degli altri e che la colpa è della macchina. Vittorio dice che la potenza si sente (dichiarati dal fratello 318 CV a 11500 giri con possibilità di arrivare a 12000) pur se è un po' complicata la scelta dei rapporti del cambio.

d. b.

liano (espertissimo anch'egli in motori a 6 cilindri) per riprendere a fare rombare il V 6 Renault.

● Rispetto agli altri anni si è fatto qualche cosa di più in merito all'incredibile via-vai ai box ed in pista di persone che non c'entrano niente con la corsa.

In realtà però erano ancora abbastanza numerosi i «clandestini» ed a farne le spese erano talvolta i giornalisti «blocati» da un grosso «cerbero» davanti

alla direzione gara. Ad un collega fotografo che in quel momento era in «relax» si voleva impedire di raggiungere il bordo pista perché (pur avendo il regolare cartellino stampa-foto) in quel momento non aveva con sé la... macchina fotografica. «Per questa volta passi ma si ricordi di portare la macchina al collo», gli è stato testualmente detto dal «cerbero» che a sua volta è stato invitato a non dimenticare una «certa» sveglia.

sato sia Leclere che Binder. Senonché Binder era sulla traiettoria buona, mi ha affiancato e ha chiuso uscendo dalla sua traiettoria normale. Così sono rimasto dietro a lui».

— Ma i commissari c'erano?

«Sì, sbandieravano, tutti, te l'assicuro che le bandiere qui a Roma gliel'avrebbero data anche in testa. Dopo, sono riuscito ad affiancarlo sul rettilineo e mi ha richiuso un'altra volta. Al semaforo niente perché ha fatto la sua staccata a destra invece che farla a sinistra, neppure fosse stato Jabouille. A Jabouille sarebbe stato anche permesso visto che era primo, a lui no. E quindi niente. Dopo di che l'ho affiancato al tornante. Binder si è spostato tranquillamente sulla destra, bandiere, gialle, verdi, rosse, di tutti i colori, quindi credevo che a quel punto avesse capito... sono passato, avevo tutto lo spazio possibile immaginabile, sono passato. Quando ero dentro la curva e avevo la ruota sinistra sulla corda, lui è rientrato improvvisamente, e me lo sono trovato a 90 gradi. Ho frenato ma... era finita...».

— Ho visto...

«... e in quel momento mi si sono scaricate tutte l'energie. Avevo grossi problemi di macchina e ho dovuto guidare sempre...».

— Ho visto che hai fatto anche un mezzo testa-coda prima.

«Esatto, poi ho dovuto recuperare e ho guidato veramente al limite del possibile. Il problema era il telaio, non sappiamo cosa sia. Siamo stati un po' sfortunati questa volta in prova, perché abbiamo avuto gomme difettose, poi ci si è rotta la leva del cambio, una cosa e l'altra ed abbiamo fatto pochissimi giri. Quindi non si è potuto risolvere questo problema. Ho dovuto guidare al limite dal primo all'ultimo metro, ormai speravo proprio di farcela».

— Ma perché non hai provato a riparare?

«La batteria era finita... E' stata una cosa stupida, ma sono tranquillo, ci sono ancora undici prove...».

E' ottimista ancora, meno male. «Per il campionato sono ottimista, credo che a lungo andare siamo la squadra più forte» aveva detto anche prima. «Sì, i motori Renault sono leggermente superiori per potenza e utilizzazione ma hanno più peso da portarsi dietro».

«La vittoria di Thruxton è stata importante per me, a livello personale perché non sono un pilota arrivato e questo significa un passo in più per l'ultimo gradino, ma è stato importante soprattutto per la squadra, è più unita e tutto funziona meglio... oggi è perfetta, direi».

— Ma il discorso con Ferrari a che punto è?

«Completamente aperto sia da una parte che dall'altra. Probabilmente arriveremo a qualcosa».

— Ti ha lusingato che Lauda abbia avuto paura di te?

Ride. «Decisamente, non mi sarei mai aspettato che Lauda avesse potuto avere atteggiamenti critici verso me e altri che non dovrebbero neppure toccarlo».

Quando tutto è finito e indossa di nuovo gli abiti normali, l'autodromo si sta vuotando, è ancora lì vicino al suo camion e ai suoi meccanici: «Nelle squadre ufficiali non è necessario far niente, c'è il rischio di lasciarsi andare, per me è negativo e io cerco di fare anche più di quello che dovrei. Mi diverto e imparo di più... ho ancora molto da imparare».

Modesto e fiducioso, bravo e consapevole. Aver perso i punti stavolta è un guaio, ma non gli mancano i mezzi per rifarsi.

Gabriela

● **SEMAFORO ROSSO** ma svolta a destra consentita secondo lo studio di leggi e regolamenti particolari negli Stati Uniti. Se la nuovissima norma venisse applicata lo si farebbe per evitare di consumare carburante in attesa del «verde». Tutto ciò nel quadro della legislazione sui risparmi energetici che imporrà anche percorrenze minime alle automobili per gallone di benzina.



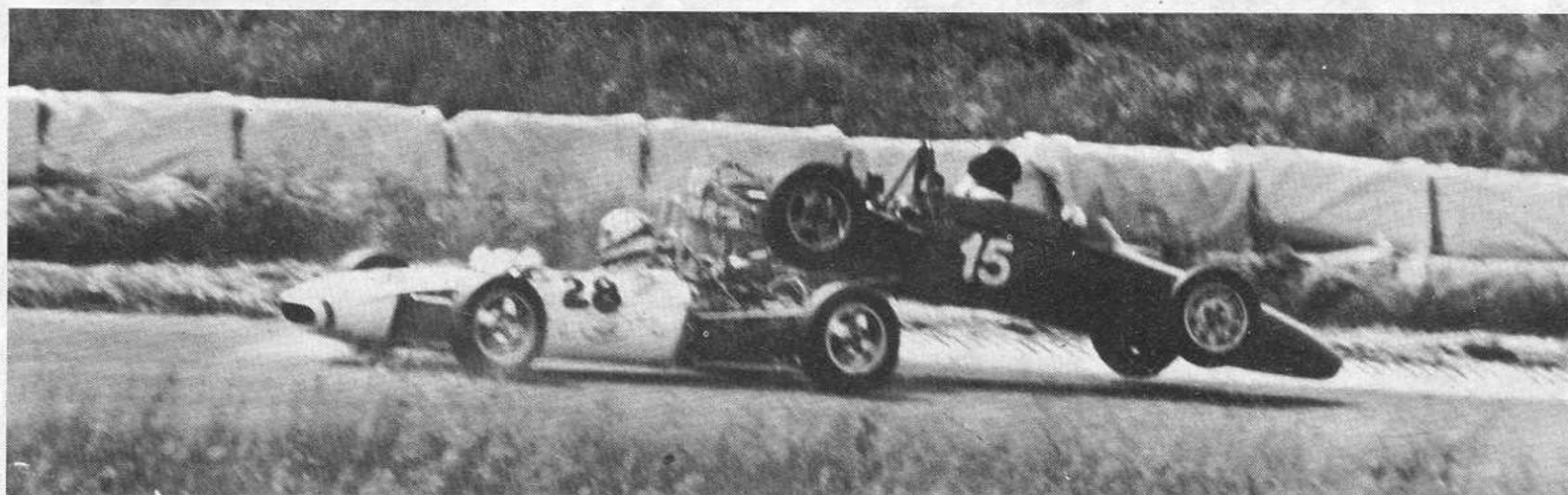
La Renault 5 di Ogno un po' fuori misura alla «esse» durante la gara che è stata vinta da Bocconi. Nardelli è saldamente primo in classifica

R.5 a BOCCONI

VALLELUNGA - Quattro gare e quattro vincitori: Bocconi dopo Verrelli, Nardelli e Calamai ma il «Baronio» della situazione si sta profilando chiaro già oggi: è Nardelli che anche questa volta, malgrado una cattiva posizione di partenza è riuscito a risalire fino al secondo posto e a portarsi via anche il punto del giro più veloce. Così per Bocconi che vince, e in modo molto autorevole si deve dire, ora che ha una macchina nuova e a posto, i valori si consolidano e insieme a Nardelli viene la conferma di Calamai, sempre positivo, di «Camaleo» e, se ce ne fosse bisogno, di Giancarlo Naddeo. La finale è stata piuttosto chiara nel suo svolgimento: Schermi, favorito dopo la vittoria della batteria più veloce, parte male e in due giri la posizione di testa si

e solo Conti, successivamente squalificato, e Salvatori passano indenni. Pietro Marchi in quel momento è quindicesimo davanti a Tinghi, Nicolini, Lorenzoni, Torelli, Xella, Ciarlioni e Ricci mentre Colaprete è già attardato dopo una bella partenza e Bottai, Grunert e Micangeli si sono fermati. A metà gara — i giri da percorrere sono 20 — Bocconi strappa il comando a Naddeo che soffre visibilmente per i freni. «Camaleo», con la macchina un po' fuori posto fin da Varano, si mette alle costole del romano spronato dalla rincorsa di Nardelli che si è fatto strada e ora guida il gruppetto dietro.

Sia «Camaleo» che Nardelli l'hanno vinta: il primo riesce a salire secondo e l'altro prende contatti col terzetto di



La De Sanctis di Sebastiano Fidotti balza oltre la Tecno di Enzo Pelloni durante la competizione per la F. 850

alterna tra Naddeo, «Camaleo» e Bocconi. Schermi non riesce più a recuperare anche a causa di uno scambio di complimenti con Bocconi tanto che i primi tre se ne vanno con Naddeo che sembra voler tornare a vincere proprio a casa. Alle spalle dei primi, si parla di pochissimi metri, Roberto Sigala, Calamai, Brunner, Nardelli e lo stesso Schermi lottano a lungo vicini mentre più indietro si è formato un grosso gruppo dove Conti e Pedalà, che sono davanti, ostacolandosi a vicenda in modo sovente pericoloso, chiudono tutti gli altri. Tra questi ci sono piloti di tutto rispetto come Fabiani, Corti, Chianucci e Salvatori. Ma non c'è modo di passare. Quando nella discesa dopo i box Pedalà e Conti si urtano, col primo che esce malamente, anche Fabiani, Corti e Chianucci sono coinvolti

testa dopo aver lasciato Calamai e Roberto Sigala a vedersela per il quinto posto ed il primato tra gli esordienti (premio Astrea). Sulla coda di Schermi e Brunner, sempre impegnati a cambiarsi di posizione, arriva anche Salvatori che ha fatto una rimonta spettacolare. A due giri dal termine la situazione è estremamente incerta e solo Bocconi, che ha rischiato una decina di metri sembra tranquillo. Dietro di lui «Camaleo», Naddeo e Nardelli infatti cambiano di posto e Nardelli con dimostrazione di grande abilità, supera entrambi prendendo un secondo posto prezioso. «Camaleo», proprio sul finire è superato anche da Naddeo e termina quarto. Quinto è invece Calamai che riesce a passare in volata Roberto Sigala dopo averlo affiancato all'interno della Roma. Salvatori, da parte sua, ha già superato Brunner, Schermi e finisce ottavo con i due avversari in scia ormai fuori portata.

In mattinata si erano svolte le tre batterie, piuttosto combattute specie la prima, che ha visto «Camaleo» precedere Nardelli e Torelli. Nella seconda facile successo di Bruno Bocconi davanti a Naddeo, mentre nella terza Schermi ha regolato Sigala e Pietromarchi.

g. n.

COPPA RENAULT

9 maggio 1976

Gara nazionale di velocità in circuito, quarta prova. Autodromo di Vallelunga

1. BATTERIA

1. «Camaleo» 11'42"3, media 104,440 kmh; 2. Calamai 14'42"7; 3. Nardelli 14'43"6; 4. Torelli 14'43"6; 5. Nella 14'43"9; 6. Colaprete 14'44"2; 7. Lorenzoni 14'45"3; 8. Ricci 14'48"8; 9. De Sisti 14'50"7; 10. Sigala 15'02"4; 11. Ciminelli 15'03"6; 12. Giorgi 15'04"3; 13. Vitale 15'46"0.

Giro più veloce: Lorenzoni 1'46", media 108 kmh.

2. BATTERIA

1. Bruno Bocconi 14'13"7, media 107 e 960 kmh; 2. Naddeo 14'14"3; 3. Pedalà 14'14"8; 4. Brunner 14'16"9; 5. Corti 14'20"8; 6. Fabiani 14'23"4; 7. Tinghi 14'24"2; 8. Bottai 14'32"8; 9. Micangeli 14'41"8; 10. Muratore 14'42"6; 11. Ventura 14'43"4; 12. Rebosio 14'57"0; 13. Sforza 14'57"0.

Giro più veloce: Bocconi e Pedalà in 1'45"1, media 109 kmh.

3. BATTERIA

1. Ottavio Schermi 14'11"8, media 108,11 kmh; 2. Sigala 14'15"0; 3. Pietromarchi 14'15"3; 4. Conti 14'17"5; 5. Chianucci 14'19"7; 6. Salvatori 14'19"9; 7. Nicolini 14'20"6; 8. Grunert 14'25"4; 9. Ciarlioni 14'26"1; 10. Bellandi 14'27"8; 11. Russo 14'28"5; 12. Triggiani 14'30"7; 13. Ognio 14'33"2; 14. Centonze 14'40"1; 15. Gargan 14'41"3; 16. Tallarini 14'44"1.

Giro più veloce: R. Sigala 1'44"4, media 110 kmh.

FINALE

1. Bruno Bocconi 35'18"0, alla media di 108,78 kmh; 2. Nardelli 35'21"9; 3. Naddeo 35'22"9; 4. «Camaleo» 35'23" e 4; 5. Calamai 35'28"6; 6. Roberto Sigala 35'28"9; 7. Salvatori 35'32"0; 8. Brunner 35'35"2; 9. Schermi 35'39"4; 10. Pietromarchi 35'56"5; 11. Tinghi 35'59"2; 12. Nicolini 36'04"5; 13. Torelli 36'07"9; 14. Lorenzoni 36'10"0; 15. Xella 36'10"6; 16. Ricci 36'16"6; 17. Corti 36'57"2.

Giro più veloce: Nardelli 1'44"9, alla media di kmh 109,818.

TOMASSINI torna in forma nella F. 850

VALLELUNGA - Come antipasto la F. 2 è stata disputata una gara di F. 850 piuttosto vivace per un bel duello tra il vincitore Tomassini (De Sanctis-Zedde) e Del Fante (De Sanctis-Genovese). Andava in testa inizialmente Del Fante ma dopo pochi giri Tomassini tornato molto in forma ultimamente passa di forza prima del tornante e per Del Fante la gara finirà.

GARA DI F. 850 - Valevole per il Trofeo nazionale - Vallelunga, 9 maggio 1976

1. Mauro Tomassini (De Sanctis) 26'08"9 media 124,826 kmh; 2. Del Fante (Genovese) 26'11"8; 3. Cairoli (BWA) 26'12"7; 4. Zappacosta (A.Z.) 26'34"5; 5. Daccò (De Sanctis) 26'39"1; 6. Paparusso (Tecno) 26'42"8; 7. Fidotti (De Sanctis) 26'54"1; 8. Avati (Maco) 27'04"2; 9. Bruscolotti (Pononi) 27'19"5; 10. Brunetti (De Sanctis) 27'21"4; 11. Dattoli (De Sanctis) 27'23"0; 12. Filosi (Biraghi) 27'23"4; 13. Moriggi (De Sanctis) 27'25"0; 14. Pelloni (Tecno) a 1 giro; 15. Ballarino (Biraghi) a 1 giro; 16. Colgiaco (BWA) a 1 giro; 17. Franchini (Biraghi) a 1 giro; 18. Giglio (Giglio). Giro più veloce: Tomassini in 1'31"2 media 126,315 kmh.

● CLASSIFICA DEL CAMPIONATO R5 DOPO QUATTRO PROVE:

1. Nardelli 50; 2. Baldi 26; 3. Calamai 25; 4. Naddeo 25; 5. «Camaleo» 24; 6. Bocconi 23; 7. Ripani 17; 8. Verrelli 15; 9. «Walter» 8; 10. Fabiani 6; 11. Pietromarchi 6; 12. Massimo Sigala 6; 13. Torelli 5; 14. Conti; 15. Salvatori 5; 16. Galmozzi 4; 17. Roberto Sigala 4; 18. Ceccarelli 3; 19. Brunner 3; 20. Triggiani 1; 21. Corti 1; 22. Busi 1; 23. Schermi 1.



Bloccate le due protagoniste per guai al cambio, via libera alla BMW di Fitz e Walkinshaw

PER L'ALFA SPORT RIENTRO A IMOLA?

MERZARIO BRAMBILLA si... baloccano

IMOLA - Il 23 maggio prossimo, si terrà al «Dino Ferrari» di Imola la terza prova del Campionato Mondiale Sport, dopo quelle del Nurburgring e di Monza. Nonostante l'Automobile Club di Bologna, organizzatore della manifestazione, non ci abbia ancora fatto pervenire il regolamento o i dettagli di esso, siamo in grado di anticipare che la corsa sarà una «500 Km» da correre in una sola manche, con partenza alle ore 14,30. Completeranno il meeting gare di Formula Super Ford e Ford Escort.

A proposito della partecipazione alla gara mondiale, si possono al momento fare solo ipotesi, complicate dal fatto che gli organizzatori, fidando nella validità mondiale della corsa, non hanno intenzione di incentivare in alcun modo (cioè senza ingaggi macroscopici) la partecipazione delle (poche) squadre interessate al campionato (Monza ha visto 9 tre litri e una valanga di due litri in corsa). Si pensa cioè che sia Porsche che Alpine scendano ad Imola comunque, imitate dalle migliori squadre di vetture 2 litri impegnate nel Trofeo internazionale in palio per questa classe di cilindrata.

Un altro punto interrogativo riguarda la partecipazione dell'Alfa Romeo. Speriamo che la presidenza dell'Autodelta — dopo dolorose rinunce (vedi rallies) e contrasti (con la Brabham) — decida per il debutto stagionale della 33 a 12 cilindri, che con il nuovo telaio scatolato ed il motore boxer da Formula 1 dovrebbe essere in grado (lo dice anche Merzario) di competere ad armi sufficientemente pari con le vetture sovralimentate. Nel frattempo, i collaudi con il turbo proseguono anche all'Autodelta, ma per ora senza la necessaria affidabilità in potenze elevate.

Ad ogni modo, in previsione di un debutto ad Imola (ora che anche la gara di Spa è stata cancellata, le occasioni utili si vanno rarefacendo) Merzario e Brambilla hanno iniziato oggi a Balocco una serie di collaudi definitivi con la 33 TS 12 che dovrebbero guidare ad Imola, mentre sul circuito si sono recati lunedì Peter Jowitt e Roberto Noretto a visionare i lavori per il necessario nulla-osta all'impianto.

IMOLA poco adatta alle stock-girotondo (Si torna a EMPOLI)

IMOLA - La pioggia caduta abbondantemente sino a mattina inoltrata ha fatto sì che la schiera dei partecipanti alla quinta prova del campionato italiano stock car all'italiana fosse piuttosto limitata, infatti soltanto quindici erano le vetture iscritte, protagoniste dei soliti «numeri».

Soltanto a mezzogiorno è stata presa la decisione di far disputare la gara data l'incertezza del tempo. Il pubblico non è mancato anche se meno numeroso di domenica scorsa. L'anello imolese non si è dimostrato del tutto adatto a questo tipo di gare perché, troppo lungo; data la sua lunghezza le macchine accusano una maggiore usura dei freni, del motore e delle parti meccaniche in generale.

Domenica prossima le stock car si sposteranno sul circuito di Empoli dove disputeranno la sesta prova del campionato. Il prossimo appuntamento sulle rive del Santeramo è invece per il 27 maggio prossimo.

SPA si è arresa a LE MANS

SPA - Il Royal Automobile club di Spa ha annunciato ufficialmente la cancellazione della 1000 chilometri che era in programma per il 6 giugno. La gara avrebbe dovuto essere valida per il campionato mondiale sport, ma nonostante la titolazione non aveva raccolto adesioni (solo 11 vetture), dato che essa avrebbe preceduto di soltanto sei giorni la 24 Ore di Le Mans. Praticamente di soltanto due giorni visto che le verifiche di Le Mans cominceranno il mercoledì 9 giugno. A Le Mans, rinunciando alla titolazione per i campionati ufficiali, gli organizzatori hanno deciso di ammettere praticamente tutte le categorie di vetture attuali, salvo le monoposto, per cui a Spa non sarebbe andato nessuno.

Invece della 1000 chilometri classica gli organizzatori di Spa organizzeranno per lo stesso giorno una gara di 600 chilometri per macchine da Turismo, che probabilmente avrà un buon successo, visto che permetterà di effettuare una specie di prova generale in vista della 24 Ore di Francorchamps in programma per fine luglio.

formula 5000 oltre alla corsa valida per la Coppa Bosch Gold per Super V.

Il direttore del Glen ha quindi confermato la data della corsa per F.1, stabilita per il 10 ottobre.

• CLASSIFICHE INTERMEDIE a Le Mans per vivacizzare l'andamento della 24 Ore, sono state approvate in questi giorni. Si tratta di classifiche indipendenti dotate di premi speciali, che verranno stilate rispettivamente alla 6. ora, alla 12.; allo 18. e alla 24 ora. Ai piloti meglio classificati allo scadere di questi periodi saranno attribuiti rispettivamente i premi Inaltera, premio del Gruppo delle Società Mutualistiche Francesi, premio Nescafé e premio Moët e Chandon.

• CASONI HA PROVATO LA LOLA 3000 al Santamonica di Misano sabato 8 maggio per una seduta di prove in vista della gara mondiale di Imola. Sono state saggiare diverse barre, più dure delle originali, e pur con il nuovo manto stradale molto buono ma ancora scivoloso sono stati ottenuti tempi di rilievo. Casoni ha girato in 1'16"8, ed ha ammesso che con prove ulteriori il tempo potrà essere sensibilmente migliorato. Il giorno dopo ha provato anche Capoferri, che si è limitato a qualche giro sulla pista ancora bagnata

la più veloce è stata la Martini Porsche, come previsto. Infatti Mass era il più veloce in entrambe le sessioni con 1'29"30 e 1'26"85, paragonato a Ickx 1'27"19 nella seconda sessione, non avendo provato nella prima. Peterson ha raggiunto 1'30"09 in mattinata e 1'27"93 nel pomeriggio e Nilsson 1'35"49. Il team Kremer aveva una riproduzione della Martini Porsche turbo con cui Woller ha registrato il tempo per qualificarsi nel pomeriggio. Kinnuen era più veloce del suo compagno Evertz. Poi venivano tre BMW e in 4. fila la Ford Escort di Finotto, iscritta dal Jolly Club. Umberto Grano ha spiegato che, mentre Finotto era stato veloce e spettacolare nelle prove, il loro scopo principale fosse quello di rimanere in corsa fino alla fine. Il tempo di prova di Finotto era 1'39"64 e 1'38"27 e Grano 1'41"54 e 1'40"65 - ma poi Finotto ha fatto 59 giri e Grano solo 16.

Nella fila seguente c'erano una Porsche britannica e una francese, poi la seconda Porsche Evertz con la quale Lella Lombardi, più veloce del suo collega Heinz Martin (i tempi di Lella 1'41"49 e 1'40"41) ha trovato la macchina pesante da guidare e la sospensione dolce, ma era assai contenta della vettura e del team.

Una o due Escort lente alla fine dello schieramento, che forse non avrebbero dovuto ricevere il permesso di partire; però c'erano poche macchine. Le prove si sono disputate senza pioggia e ad una temperatura elevata di circa 25 gradi, la corsa è cominciata sull'asciutto ma faceva leggermente più freddo. Ovviamente la corsa si sarebbe disputata fra la Porsche e la BMW, con una certa minaccia solo proveniente dalla Ford Escort italiana. Però la battaglia Porsche-BMW non è cominciata come la maggior parte della gente si aspettava...

David Hodges

Soltanto le «silhouette» al GLEN?

WATKINS GLEN - L'annuncio ufficiale da parte di mister Malcolm Currie, direttore del circuito di Watkins Glen, fuga ogni dubbio e tutte le voci tendenziose che volevano il Glen nei guai, ovvero finanziariamente a secco.

«Noi presenteremo due campionati mondiali — ha detto Currie — e Watkins Glen è l'unico luogo negli Stati Uniti dove possono aver luogo gare valide per il titolo mondiale, offrendo borse che nessuno al mondo può eguagliare». La prima corsa avrà luogo il 1. luglio e vedrà allineate le vetture silhouette del «marche». Si conta di avere una «rappresentante» della Ferrari insieme alla Sei Ore di Endurance si svolgerà la corsa valevole per il campionato Trans American, mentre l'indomani, domenica 11, sempre sul tracciato del Glen si correrà la terza tappa del campionato di

La folla ha urlato come accade raramente nelle corse inglesi, e alcuni sono perfino scesi in pista, cosa ancora più rara. Ciò che sembrava poco promettente all'inizio si è rivelata una corsa entusiasmante. Forse Grano era un po' preoccupato durante questi ultimi giri, osservando il passaggio della sua macchina davanti ai box, sempre trascinato dal fumo, ma ovviamente senza noie poiché solo verso la fine la macchina suonava male; però Finotto ha continuato la sua strada, per ottenere una splendida vittoria di classe, così come un 6. posto nella classifica finale complessiva.

Il più veloce sempre MASS

SILVERSTONE - La maggior novità, è stata la BMW CSL a turbocompressore di Peterson e Nilsson. Martin Baumgarten della BMW ha ammesso che forse la vettura era appena pronta per le corse «Noi risparmiamo tempo in prova correndo; di fatti, abbiamo fatto la maggior parte delle nostre prove qui a Silverstone». (190 giri prima della partenza). Baumgarten ha continuato: «Ci aspettavamo più noie nelle prove, perciò siamo molto contenti. Le nostre noie principali erano con il tubo di scarico, ma la macchina è ancora troppo pesante, a causa del refrigerante supplementare e del turbocompressore che aggiungono circa 600 Kg., per un peso complessivo di 1080 Kg.». La trasmissione e la carrozzeria sono come nelle macchine normali, ma ci sono nuove gomme Goodyear, più larghe, la distribuzione del peso è: 56 per cento anteriore e 44 per cento posteriore, che ha portato al commento di Peterson: «Non è ancora maneggevole, ha un brutto sottosterzo». Nilsson come al solito era contento: «E' veramente molto buona». Ha detto.

D'altra parte non si è vista la Stratos, sembra a causa di problemi industriali della fabbrica (Mike Parkes ha tristemente commentato che forse non si vedrà la vettura nel resto della serie). Anche le Porsche turbo di Loos non sono arrivate, a causa delle noie con i motori nell'ultima corsa, e neanche una Escort irlandese si è vista.

Nel corso delle prove Jean-Claude Aubriet ha demolito diverse file di reti, danneggiando anche la sua BMW. Altre due vetture non hanno potuto prendere il via come le Mazda 2.3 litri. I maggiori problemi per il team li hanno causati i motori, poiché Silverstone ha delle caratteristiche diverse da Vallelunga e dal Mugello, dove le trasmissioni debbono sopportare la maggior parte delle sollecitazioni.

Diciassette macchine sono andate effettivamente allo schieramento, delle quali

Le scuse
le debbono
a noi

A Pannella con tante scuse

Il leader radicale Marco Pannella digiuna da dodici giorni (e ci auguriamo che quando leggerete queste righe la sua lotta abbia già avuto sbocchi positivi) per ottenere dalla Rai-TV spazio in favore dei radicali e del partito. I giornali lo del-

● Ci dispiace per l'impegnatissimo direttore di TUTTOSPORT, ma certi di interpretare il parere almeno degli appassionati di motorismo, non ce la sentiamo assolutamente di essere d'accordo con le enfatiche «scuse» che una settimana fa il Gianpaolo torinese ritenne doveroso porgere al sofisticato gandheggiatore radicale, digiunatore di spazi televisivi. TUTTO(lo)SPORT doveva chiedere scusa perché troppo ricco di ospitalità tivvù. E questo non sarebbe giusto, per l'ORMEZZANO, forse anche nel ricordo-moraleggiante del panem et circenses caro ai potenti oppiatori dei popoli.

Ma se pur un dubbio ideale poteva essere rimasto, per pudore di questo contrasto di ricchezza e povertà (televisiva), esso è sparito del tutto dopo aver ascoltato lo zampillante leader dei Nuovi italiani Destini (che tanti discorsi ha iniziato senza concluderne uno). Ma nemmeno di questo l'ORMEZZANO adorante si è accorto se, alle scuse, il giorno dopo il giovedì televisivo storico (sì, guarda caso proprio la sera nera del Friuli) ha aggiunto anche il «rossore» come giornalista.

CONTRASTI O STRATEGIA?

Come non ON. gli AGNELLI

ROMA - Venerdì sera, a Roma, si erano fatte le ore piccole in casa Agnelli. A colloquio Gianni, Umberto ed alcuni amici, tema della discussione le elezioni del 20 giugno. Il più intransigente si era rivelato il presidente FIAT. Secondo lui non era il caso di esporsi in prima persona. Più conciliante Umberto, ed il suo atteggiamento aveva provocato una certa incrinatura nel rapporto tra i due. Una incrinatura che si sarebbe accentuata il giorno dopo quando le voci di una sua presunta candidatura nelle liste DC (torinesi) era comparsa sui giornali («Stampa» compresa).

Che cosa era successo? Dopo la discussione romana, Umberto Agnelli era rimasto del suo parere. Bloccata (dal fratello) qualsiasi possibilità di azione politica nella capitale, aveva pensato di aggirare l'ostacolo passando dalla segreteria torinese della DC. L'incontro c'era stato, proprio sabato mattina. Ma non aveva dato risultati. Umberto Agnelli si era offerto ma la DC si era tirata indietro. L'accordo, all'interno del partito, non era stato raggiunto. Erano le correnti di sinistra (Forze Nuove), in particolare, ad opporsi all'entrata in lista del vice presidente FIAT.

«Se Gianni Agnelli va con i Repubblicani — avrebbe detto Donat Cattin, Ministro dell'Industria — tutti sottolineano la presenza di un tecnico al Governo. Se Umberto Agnelli viene da noi, tutti ci saltano addosso accusandoci di schierarci con i padroni. Meglio rinunciare».

Almeno fino a questo momento, la partecipazione di Umberto Agnelli sembra sfumata. Ma sarebbe avventato escludere altri colpi di scena. Nonostante la disapprovazione del fratello maggiore, sembra deciso a non arrendersi. L'incertezza, insomma, durerà ancora qualche giorno.

Come «sportivo» aveva chiesto scusa, come giornalista era arrosito perché il dotto Marco avrebbe umiliato i suoi interrogatori e nostri colleghi... «straziandone particolarmente uno...». Ma deve essersene accorto solo l'elzevirista torinese se tutta la platea televisiva casomai ha avuto l'impressione opposta: di giornalisti che non ottenevano le risposte giuste a domande stringenti e ad hoc, e che una tantum persino si permettevano ironiche e divertite pause,

anche con esemplari espressioni facciali da attori consumati.

Niente scuse (come sportivi) perciò, e niente rossori (professionali). Per il sottoscritto, concittadino anche scolastico nei verdi tempi del fanta-leader, non è stata comunque una sorpresa. Le messianiche allocuzioni, quasi adombranti l'oscurante sopravvenire del trio di sorelle mitologiche, possono far colpo — si vede — solo su un colto collega che ricordiamo alle Olimpiadi di Roma di altrettanta

estroversa esuberanza, nel carrioleggiare fra tre «Olivetti» contemporaneamente per scrivere tre articoli in sincrono. Pressappoco come ha mostrato di saper fare Pannella con le parole in un'ora televisiva che, siamo certi, un fatto sportivo avrebbe utilizzato più concretamente. E con più rispetto per le tasche dei cittadini che non pagherebbero certo l'abbonamento televisivo solo per «tante scuse» (che siano di Vianello o a Pannella).

● C'è chi giura che comunque Umberto Agnelli vorrebbe presentarsi nelle liste DC. Ma se gli offrissero, mettiamo, un collegio a VASTO, come potrebbe decidersi a tentare la sorte politica?

Un ASTRO (TECNO) nella F.1?

PIACENZA - Il signor Bertuzzi, titolare dell'industria meccanica Astro ma più noto nell'ambiente kartistico come ex-titolare della BM, costruttrice di motori prima e di telai poi, pare intenzionato a «saltare il fosso» e ad inserirsi nel ristretto novero dei costruttori di vetture da competizione. L'idea gli è stata «girata» da Piero Necchi, l'ex-campione di karting che in questa stagione tenta l'avventura automobilistica con una Osella Superford sponsorizzata appunto dalla «Astro» del suo vecchio estimatore Bertuzzi. Il quale, come detto, non nasconde le sue ambizioni di costruttore: «Se c'è riuscita la Tecno, posso riuscirci anch'io. Ho la passione le attrezzature. Ma non farò l'errore dei Pederzani: io mi fermerò prima della Formula 1».

● I VERIFICATORI CSI a Jarama hanno infilato uno speciale aggeggio nel buco della candela per calcolare la cilindrata di diversi motori F. 1. L'operazione avveniva col controllo così possibile del rapporto alesaggio-corsa. Il curioso è avvenuto con il motore Alfa di una Brabham: fatto il calcolo, il responso dava 2800 cc. Figurarsi l'ammicciare furbo di Ecclestone: «Adesso avete capito perché le mie macchine vanno più piano! Abbiamo i motori anche inferiori di cilindrata!...» In realtà era stato controllato male l'alesaggio, con l'errore di 1 mm!

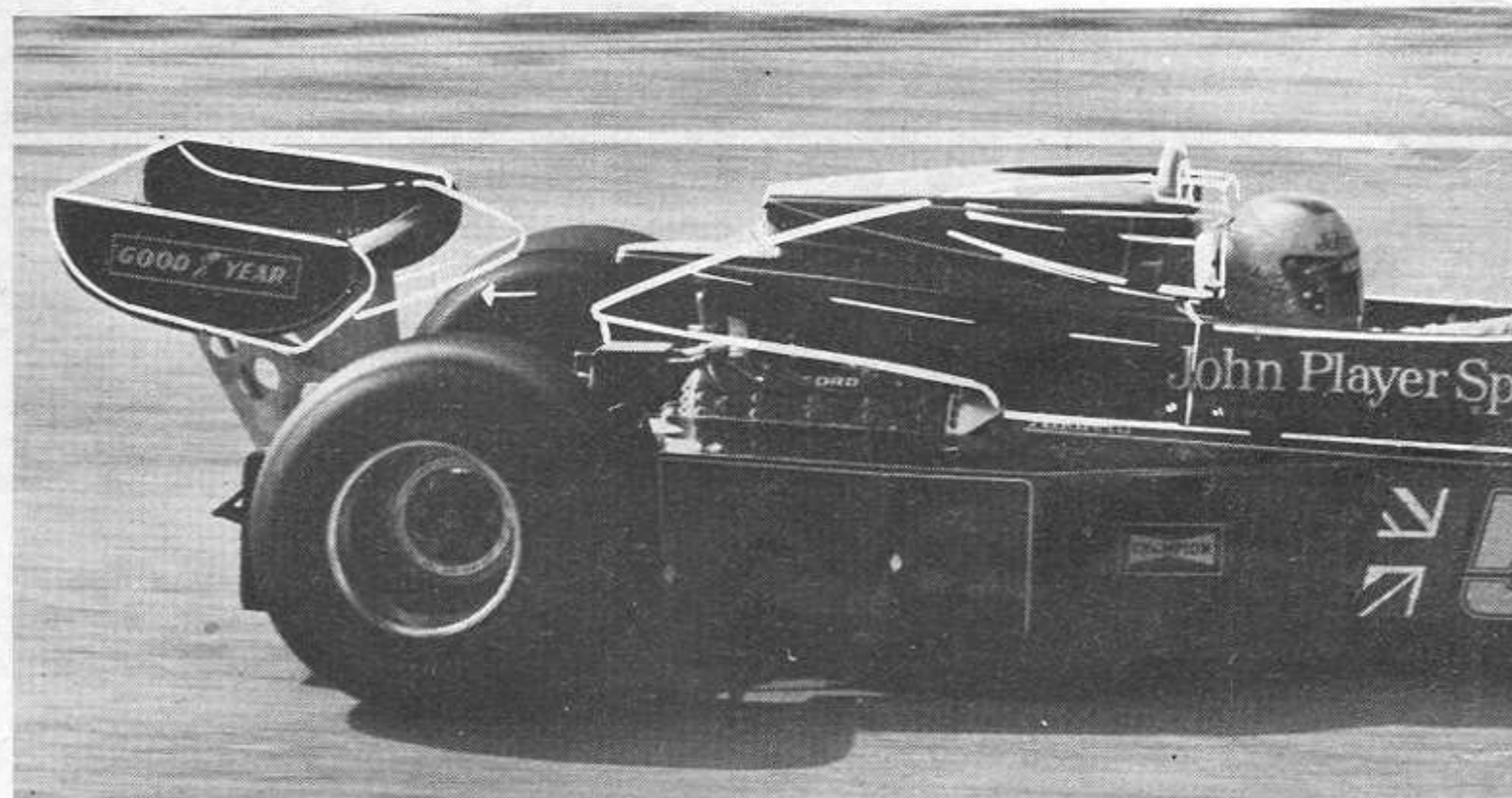
LA CSAI HA AVUTO UNA BUONA IDEA

BUONI - SCONTO (sulle iscrizioni gare) ai «deb» fino a 23

ROMA - Dopo la decisione presa dal Comitato Esecutivo di concedere agevolazioni ai giovani piloti che richiedono per la prima volta la licenza, la CSAI ha studiato la procedura ed ha dato il via all'operazione. Le agevolazioni saranno concesse ai piloti che al momento della richiesta della licenza sportiva, non abbiano superato il 23esimo anno di età (per i settori velocità, rallies, nuova regolarità, autocross e rallycross) ed il 19esimo anno per il settore karting e che richiedono la licenza per la prima volta. Condizione necessaria sarà inoltre la partecipazione alle gare con vetture di GR 1 e 3, formule minori (F. Monza, F. 850 e F. Italia) e karting.

La CSAI consegnerà ai piloti, al momento del rilascio della licenza sportiva un blocchetto contenente buoni sconto sulle tasse di iscrizione alle gare. Ciascun buono sarà utilizzabile all'atto dell'iscrizione ad una gara. Per i settori velocità e rallies, saranno consegnati 5 buoni del valore di 5.000 lire cadauno. Per chi partecipa alla nuova regolarità i buoni saranno invece 4 del valore di 2.500 lire cadauno mentre per i settori autocross, rallycross e karting verranno assegnati 5 buoni da 2.500 lire l'uno.

Al fine di beneficiare dell'agevolazione, ciascun pilota, al momento del rilascio della licenza, dovrà dichiarare per iscritto alla CSAI, in quale settore intende iniziare l'attività agonistica al fine di ottenere il relativo blocchetto dei buoni sconto. Le agevolazioni sono però retroattive e dunque anche chi ha già «staccato» la licenza per il '76 e che al momento di chiederla era in regola con le varie norme enunciate, è tenuto a mettersi in contatto con la segreteria della CSAI per ottenere i blocchetti e per rendere note le eventuali gare alle quali ha partecipato.



Così cambia la LOTUS

Nei boxes di Madrid Colin Chapman, spiegava al suo tecnico Bennett di sa d'aria facendoli molto simili a quelli della McLaren (di cui ha preso tre le fiancate dell'abitacolo saranno più strette e la parte finale della su un'alettone molto largo e a freccia

ASSOLTO PER RINDT

Non è colpa di CHAPMAN la rottura semiassi

MONZA - Definitivamente archiviata l'inchiesta a carico di Colin Chapman progettista e direttore sportivo della Lotus, al volante della quale nella sessione di prove del GP d'Italia a Monza Jochen Rindt trovò la morte il 5 settembre 1970. Come è noto il drammatico impatto avvenne nella zona di frenata della curva parabolica, quando, in seguito alla rottura del semiasse dei freni anteriori (interni) il pilota perse il controllo della vettura che andò a schiantarsi contro il guardrail esterno, perdendo musetto e ruota anteriore. Dopo una prima perizia, eseguita da un gruppo di tecnici dell'AC Milano con il controllo dell'ing. De Riu, il magistrato accusò di omicidio colposo Chapman, imputato di aver fatto montare sulla vettura un semiasse «che per la qualità non buona del materiale usato (acciaio al silicio



● **IL QUIZ.** Sarete in grado di riconoscere sotto la «cagoule» (diciamo passamontagna) ignifuga, i tre piloti che vedete? Per aiutarvi vi diciamo che uno dei tre è una donna... divina. A proposito di quiz, la maggioranza di coloro che ci hanno preso sul serio sulle dichiarazioni del «coniglio-top-kilt» di qualche numero fa, ha incredibilmente sbagliato. Dove si dimostra che indovinare dalle parole un personaggio è sempre difficile. La più simpatica e spiritosa lettera sull'argomento è di colei che ha scritto alla «zzzzanzara». Ha davvero predisposizione giornalistica, cara Isabella da Cantù. Peccato però che ha scambiato Lauda per Stewart (con un bel bacione al Jackie, Helen permettendo).

ZORZI a Montecarlo (su Pirelli)

● Al termine di lunghe sedute di prove, nelle scorse e nella recente settimana, condotte a Varano sia con la March-Ford che con la Modus-Fiat Cevenini, Renzo Zorzi pare convinto a ritentare l'affascinante avventura monegasca in Formula 3. Più ancora convinti di lui, che è un collaudatore della Pirelli, sono i tecnici della Casa milanese che hanno seguito l'evoluzione del P7 radiale per le monoposto della terza formula, secondo i quali le indicazioni ottenute sono tali da giustificare la

messa in cantiere, in maniera più o meno ufficiale, di un debutto nella gara più difficile (e appetita) del calendario internazionale F. 3. Non si sa ancora quale sarà la vettura con la quale il vincitore della scorsa edizione del «Grand Prix F. 3» terrà a battesimo le Pirelli da monoposto. Si pensa tuttavia che Zorzi userà la Modus-Toyota dell'ex-kartista Gabbiani, il figlio dell'industriale piacentino che tanto lo ha aiutato in F. 3 come in F. 1, una vettura che Gabbiani ha ritirato di recente ma con la quale non ha ancora corso. Ulteriori e definitive prove sono previste al Mugello nella settimana precedente la corsa monegasca.

Marcellino

Salta un alibi

Dal «CORRIERE DELLA SERA» di giovedì 6 maggio.

«Alla luce del cattivo andamento delle vendite di petrolio greggio sul mercato internazionale, due fra i maggiori paesi esportatori, Iran e Kuwait, stanno rivedendo la politica dei prezzi. Nella riunione straordinaria dell'OPEC a Vienna i paesi membri sono giunti alla conclusione di congelare il prezzo del petrolio, rimandando ai singoli governi la decisione di operare degli sconti nella forma voluta».

Un alibi in meno per il nostro governo che si appresta (il via a settembre?) a lanciare il doppio mercato.

5000 miliardi le tasse a motore

Da «LA REPUBBLICA» di giovedì 6 maggio:

«In Italia il costo d'acquisto di un'autovettura è salito del 45 per cento circa negli ultimi 14 mesi, e di quasi il 100 per cento dal novembre '73, a fronte di una ascesa media europea del 25-35 per cento. Ma non basta. Tra gli aumenti più sensibili intervenuti nel settore c'è quello dei pezzi di ricambio (quattro miliardi all'anno di fatturato). Secondo una rilevazione effettuata dall'ACI, gli aumenti hanno supe-

rato, mediamente, il 100 per cento».

Secondo i calcoli di alcuni esperti — riferisce la Agenzia di informazione Adnkronos — le tasse che paga la motorizzazione hanno attualmente raggiunto i 5.000 miliardi di lire annui, un quinto delle entrate globali dello Stato, il 20 per cento della disponibilità finanziaria statale.

● Primi responsi tecnici sui PE-SI delle F. 1, pur se diverse monoposto con la benzina a bordo non permettevano un calcolo esatto in Spagna: per esempio: la Ferrari di Lauda pesava prima del via 586 kg, dopo la corsa oltre 600; la Brabham-Alfa 630 prima della corsa, pochissimo più di 600 dopo. Il peso effettivo della Brabham-Alfa oggi è di 612 kg (dei quali 194 di motore contro i 180 del Cosworth).

abbiamo letto...



QUEL CHE C'E' DA SAPERE

ANNESKO J questo sconosciuto

ROMA - Il nuovo Allegato J ha portato una molteplice serie di novità in tutti i gruppi di vetture ammessi alle corse. Molti punti non sono d'altronde chiari oppure si prestano ad interpretazioni di comodo e la CSI è costretta a continue precisazioni od aggiunte per cercare di eliminare gli equivoci.

Un gran numero di decisioni prese in occasione di recenti riunioni, compare nel notiziario CSAI n. 3 che notoriamente viene ricevuto solo da una piccola parte di licenziati a causa dei ben noti disguidi postali. Per maggiore comodità e per dare una mano a chi sta perdendo la ragione tra articoli e contro-articles, riassumiamo la maggior parte delle novità principali. E' stato dunque deciso che dall'1-1-1977

con riferimento al Gr. 6, le vetture chiuse non potranno superare i 110 cm. di altezza mentre per le vetture aperte varranno le misure attuali. Sempre per quanto riguarda le vetture di Gr. 6 (sia aperte che chiuse) si precisa che dal '77 le prese d'aria non potranno essere più alte di 80 cm. rispetto alla parte più bassa della struttura sospesa della vettura.

In fatto di preparazione dei motori Wankel nei Gr. 2 e 4, viene invece concessa piena libertà per quanto riguarda il sistema di alimentazione, in conformità con l'Allegato J mentre ancora in tema di Gr. 6, c'è la già nota precisazione in fatto di ruote e pneumatici. Ricordiamo che per il '76 la larghezza massima dei cerchi è limitata a "16" ed a partire dall'1-1-1977 la larghezza totale della ruota completa sarà limitata a "16".

Per quanto riguarda il problema delle vetture sovralimentate, si precisa che nel caso di Gr. 1 tale sistema dovrà essere strettamente di serie mentre per le Gr. 2 è naturalmente ammessa la sovralimentazione solo se omologata di serie ed in questo caso ogni libertà è lasciata per la preparazione. Tuttavia non è permesso cambiare il sistema di sovralimentazione (turbocompressore, meccanico, eccetera). Sempre per le Gr. 2 (ma in questo caso anche le Gr. 4 seguono lo stesso principio), è permesso un rialesaggio massimo di 0,6

mm. ma (e questa è la novità) è permesso un apporto di materiale in deroga all'articolo 261 b. Per le vetture di Gr. 5 viene invece precisato che possono essere praticate aperture sui parafranghi tranne dietro le ruote posteriori. Per le stesse vetture è confermato che nel peso previsto dalla tabella sono compresi anche tutti gli elementi di sicurezza obbligatori (centina, estintore, eccetera).

Su altri punti dell'Allegato J, la CSI ha invece fornito delle interpretazioni che non mutano i testi degli articoli ma li rendono più chiari. Per i Gr. 1 e 3 si è stabilito che un percorso di una gara in salita deve essere assimilato ad un circuito chiuso e dunque i paraurti devono essere tolti. Per i Gr. 2 e 4, si precisa che la ruota di scorta può essere utilizzata come zavorra ma in questo caso deve essere fissata solidamente e piombata. Per quanto riguarda i cambi di velocità viene invece precisato che nelle tre serie omologabili devono essere comprese quelle eventualmente già omologate in Gr. 1 mentre in tema di sospensioni (art. 261 n) viene precisato che gli assi di rotazione devono rimanere nella loro posizione di serie e che tutti i pezzi che cambiano gli assi di rotazione devono essere omologati.

Altre PUNTUALIZZAZIONI che riguardano sia i regolamenti sportivi che quelli tecnici sono invece state fornite dalla CSAI e probabilmente la più importante riguarda la F. Italia per la quale è stato permesso l'uso della testa tipo Fiat 132 (sigla AB.IA 0 dis. 4314401) in opzione a quella introvabile tipo Fiat 125. La nuova testa ha però le sedi delle valvole di aspirazione leggermente più grandi ed è dunque permesso arrivare al nuovo valore anche con le teste di vecchio tipo.

In fatto di serbatoi di sicurezza in tela gommata, la CSAI avvisa gli interessati che dal primo gennaio di quest'anno dovranno essere utilizzati serbatoi costruiti non prima del 1971 mentre il famoso problema dei caschi è tornato di nuovo in evidenza. Dall'1-1-1977 dovranno dunque essere utilizzati solo caschi omologati dalla British Standards Institution oppure dalla Snell Foundation in conformità con le loro specifiche più recenti.

Infine si precisa che la possibilità di prendere parte a due gare nella stessa giornata (e comunque con macchine differenti) non è accordata in caso di Campionati Italiani, Trofei o Coppe CSAI.

d. b.

a Zolder

ificare l'alettone posteriore e la presa (misura). La presa sarà più bassa, inoltro bassa e stretta convoglierà l'aria (Foto PIOLA)

debolmente legato al molibdeno e al cromo con presenza di silicio e molte scorie, per il suo dimensionamento (diametro insufficiente rispetto all'entità delle forze che andavano a scaricarsi sul semiasse stesso), per l'insufficiente grado di lavorazione (superficie interna ed esterna rugosa, non lucida, spessore non uniforme) e per il grado di deterioramento del materiale usato, non era idoneo all'uso».

Questo avviso di procedimento inviato al costruttore inglese dal procuratore capo della Repubblica dottor Luigi Recupero aveva originato un sacco di problemi a Chapman che l'anno successivo si guardò bene dal venire in Italia in occasione del Gran Premio e minacciava di disertare la gara monzese, magari seguito dagli altri costruttori inglesi, che per solidarietà sem-

bravano schierati dalla sua parte.

Proprio la scorsa settimana comunque l'inchiesta è giunta al punto conclusivo e Anthony Colin Chapman è stato assolto per non avere commesso il fatto. Per giungere a questa decisione finale ci si è serviti di una seconda perizia affidata all'ing. Sandro Colombo, sulle basi della quale si è riusciti a scagionare definitivamente il costruttore inglese. Le motivazioni addotte dal giudice istruttore dott. Giacomo Foti sono comunque svariate.

Innanzitutto il fatto che i semiasse non sono stati costruiti dalla Lotus, ma dalla Bierfield Transmissions Ltd, e risulta che tali parti meccaniche, appena uscite dalla lavorazione e al termine di ogni prova venivano inviate a una ditta inglese specializzata, la BLX di Great Yarmouth che sottoponeva i pezzi ad un accurato

esame metaloscopico. Inoltre il dott. Foti, ha aggiunto che la possibilità che il semiasse si possa essere rotto a causa di un surriscaldamento dei freni è da scartare completamente, perché in questo caso la zona di rottura sarebbe localizzata il più vicino possibile a questi freni, mentre in realtà l'alberino si è tranciato nella parte più lontana.

A tutto ciò, ad aggravare gli effetti dell'incidente, si è aggiunta la instabilità della monoposto, resa in questa maniera dallo stesso Rindt che aveva voluto eliminare gli alettoni stabilizzatori, e soprattutto poi l'uso non corretto delle cinture di sicurezza, che non avrebbero mantenuto il pilota nella normale condizione di guida lasciandolo scivolare in basso, fatto questo che ha contribuito a rendere fatali le conseguenze dell'impatto.

COPPA A.C. VERONA

9 maggio 1976

- velocità in circuito
- Autodromo: Varano Melegari (Parma) di km 1,800.
- Organizzazione: Automobile Club Verona.
- Condizioni climatiche e temperatura: PROVE: 22°, sole - CORSA: 15°, pioggia e poi 20° sole.
- Direttore di corsa: Saro Rolandi
- LE PAGELLE: organizzazione 8, sicurezza 8.
- PILOTI: più combattivo Anastasio; meno combattivo Larini; più sfortunato Pezzali; meno sfortunato Ranzolin.
- MACCHINE: più efficace Dallara X-1/9; meno efficace Volkswagen Porsche di Grasso.

Le classifiche

GRUPPO 1

Classe 600: 1. Giancarlo Visentin (NSU Prinz) 13'13"4 media 73,505 kmh. **Giro più veloce:** Visentin in 1'26"1, media 77,061 kmh.

Classe 850 (tutti su Fiat 850): 1. Antonio Giuliano 12'54"9, media 83,624 kmh; 2. Lasciarrea 12'59"2; 3. Vertuzzi 12'59"8; 4. «Cloubar» 13'30"8; 5. Dini 13'32"8; 6. Banchieri 13'48"5; 7. Accorsi 13'52"4; 8. Turin 14'08"5; 9. Costa a tre giri. **Giro più veloce** di Giuliano in 1'15"4, media 85,441 kmh.

Classe 1000 (tutti su A 112): 1. Corneo Riganti 13'12", media 81,818 kmh; 2. Danesi 13'14"1; 3. «Tico» 13'15"4; 4. «Calimero» 13'24"1; 5. Ceolin 13'33"7; 6. Guidetti 16'47"4; 7. Della Tor 13'47"6. **Giro più veloce** di Danesi in 1'17"6, media 83,505 kmh.

Classe 1150 (tutti su A 112): 1. Gianni Marchiol 13'09"1, media 82,119 kmh; 2. Gonzi 13'10"5; 3. Salamina 13'18"2; 4. «Tenerife» 13'20"1; 5. Bortolani 16'30"3; 6. Brotto 13'32"7; 7. Gabrielli 14'27"1. **Giro più veloce** Marchiol in 1'16"7, media di 84,485 kmh.

Classe 1300 (tutti su Simca R2): 1. ex aequo Tombolan e Grassetto 12'22"1, media 87,319 kmh; 3. Baldan 12'23"; 4. Riccitelli 12'23"5; 5. Accorsi 12'24"2; 6. Mozzan 12'24"6; 7. «Leo» 12'24"8; 8. Lamprest 12'25"2; 9. Angerer 12'28"2; 10. Pierantoni 12'39"4; 11. Tortoroli 12'40" e 2; 12. Bottazzi 12'43"9; 13. Bici 12'47"5; 14. Castellini 12'48"2; 15. Busatti 12'49"9; 16. Testa 12'50"9; 17. Vesti 13'01"3; 18. Tanzia 13'14"6; 19. Treci 13'25"7; 20. Lombardi 13'53"7; 21. Batti (Mini Cooper) a un giro. **Giro più veloce** Lamprest in 1'11"8, media 90,250 kmh.

Classe 1600: 1. Paolo Menichetti (AR GT Junior) 13'01"3, media 82,938 kmh; 2. Zugno (Volkswagen) 13'05"9; 3. Paolucci (Toyota) 13'34"9; 4. Billo (A.R.) a un giro. **Giro più veloce** di Menichetti in 1'16"2, media 85,039 kmh.

Classe 2000: 1. Gianfranco Mariolini (A.R. GTV) 12'21"8, media 87,355 kmh; 2. Campani (A.R.) 12'23"8; 3. Wohlgemuth (A.R.) 12'24"3; 4. Castellini (A.R.) 12'25"2; 5. Caramatti (A.R.) 12'26"2; 6. Zanielle (Opel) 12'28"8; 7. Timamillio (Opel) 12' e 50"; 8. Terenziani (A.R.) 12'57"1; 9. Furlanetto (A.R.) 12'59"7; 10. Carlini (A.R.) 13'11"1; 11. Spiller (A.R.) 13'11"9; 12. Grassi (A.R.) 13'20"8; 13. Pischedda (A.R.) 13'30". **Giro più veloce** di Caramatti in 1'12"3, media 89,626 kmh.

Classe 3000: 1. Franco Selvatici (Opel Commodore) 12'22"7, media 87,949 kmh; 2. Larini (Opel Commodore) 12'35"1; 3. «Aebar» (BMW) 12'37"4. **Giro più veloce** di Franco Selvatici in 1'12"6, media 89,256 kmh.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. «Palvox» (Fiat) 13'06"8 media 82,359 kmh; 2. Facchetti (Fiat) 13'07"7; 3. Magnani (Fiat) a 1 giro; 4. Vallisneri (Fiat) a 1 giro; 5. Amighini (Fiat) a 2 giri. **Giro più veloce** di Facchetti in 1'16"8, media 84,375 kmh.

Classe 600: 1. «Tibeli» (Abarth) 12'48"7 media 84,298 kmh; 2. «El Bravo» (Abarth) 13'19"9; 3. Bregonzan (Fiat 595) 13'26"8. **Giro più veloce** di «Tibeli» in 1'15"2, media 86,170 kmh.

Classe 700: 1. Gianni Carena (Abarth 695) 12'17"3, media 87,176 kmh; 2. Menapace (Abarth) 12'41"9; 3. Valente (Abarth) 13'00"4; 4. Segalini (Abarth) a 1 giro. **Giro più veloce** di Carena in 1'12"4 media 89,502 kmh.

Classe 1000: 1. Dario Pontini (Renault 5) 11'05"5, media 87,633 kmh; 2. Bugna (Fiat 850) 11'06"4; 3. Carbone (Abarth 1000) 11'08"1. **Giro più veloce** di Bugna in 1'11"4, media 90,756 kmh.

Classe 1150: 1. Giancarlo Cappellini (Fiat

128) 11'07"5, media 97,064 kmh; 2. Sannetti (Fiat 128) 11'28"; 3. Guidetti (A112) 12'14"5. **Giro più veloce** di Cappellini in 1'05", media 99,692 kmh.

Classe 1300: 1. Angelo Chiapparini (A.R.) 10'30"3, media 102,808 kmh; 2. Biasoli (A.R.) 10'58"4; 3. Charly (Fiat 128) 11'34"7; 4. «Orfeo» (A.R.) a 1 giro; 5. Buscarini (Simca R2) a 1 giro. **Giro più veloce** di Chiapparini in 1'01"5, media 105,365 kmh.

Classe 1600: 1. Gaudenzio Doldi (A.R. GTV) 10'37"4, media 101,663 kmh; 2. Pellanda (BMW) 10'38"; 3. Bonora (A.R. GT) 11'02"3. **Giro più veloce** di Pellanda in 1'01"3, media 105,709 kmh.

Classe 3000: 1. Salvatore Ferlito (Opel Commodore) 11'05"7, media 97,341 kmh; 2. Pesella (BMW) a 1 giro. **Giro più veloce** di Ferlito in 1'03"6 media 101,886 kmh.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Roberto Ragazzi (Fiat X-1/9) 12'18"4, media 87,757 kmh; 2. Riva (Simca) 12'31"2; 3. Dissertori (Fiat X-1/9) 12'46"2; 4. «Bloody Black Tiger» (Simca Bagheera) 12'58"7; 5. Melandri (Matra Simca) 12'59"7; 6. Papanti (Fiat X-1/9) 13'02"5; 7. Delmaso (Lancia Fulvia) 13'05"5; 8. Locchini (Simca) 13'07"; 9. Leone (Lancia Fulvia) 13'21"4; 10. Guarnieri (Fiat X-1/9) 13'24"8; 11. Venturi (Simca) a 2 giri; 12. Bosio (Simca) a 3 giri. **Giro più veloce:** Ragazzi in 1'12"5, media 89,379 kmh.

Classe 1600 (tutti su Alpine Renault): 1. Gian Roberto Bertolotti 11'45"1, media 91,901 kmh; 2. Ranzato 11'47"5; 3. Stuffer 11'53"9; 4. Lutmann 12'10"9; 5. Bonfiglio 12'11"3; 6. Guastavigna 12'32"2. **Giro più veloce:** Bertolotti in 1'08"7, media 94,323 kmh.

Classe 2000 (tutti su Alpine Renault): 1. «Roberto» 11'29"2, media 94,022; 2. Bergamaschi 11'33"6; 3. Tobi 11'35"; 4. Toffoli 11'45"5; 5. Magistrini 12'33"4. **Giro più veloce:** «Roberto» in 1'07"4, media 96,142 kmh.

Classe oltre 2000: 1. Gilberto Vannini (Porsche Carrera) 11'27", media 94,323 kmh; 2. Petenzi (De Tomaso) 11'39"8; 3. Veltri (Porsche Carrera) 11'53"7; 4. Calò (De Tomaso) 11'59"9; 5. Regis (De Tomaso) 12'10"4; 6. Bianchi (Porsche) a 1 giro; 7. Daggian (De Tomaso) a 5 giri. **Giro più veloce:** Petenzi in 1'07"9, media 95,434 kmh.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Flavio Sandri (Fiat X-1/9) 11'05"1, media di 87,686 kmh; 2. Dainese (Abarth) a due giri. **Giro più veloce:** di Sandri in 1'11"3, media 90,883 kmh.

Classe 1600: 1. Giuseppe Zarpellon (A.R. GT) 10'02"2, media di 107,605 kmh; 2. Rossi (A.R. GT) 10'48". **Giro più veloce:** Zarpellon in 58"9, media 110,016 kmh.

Classe 2000: 1. Silvano Frisori (Porsche) 10'01"2, media 107,784 kmh; 2. Ronconi (Porsche 914) 10'25"3; 3. Carminati (Porsche) 10'26"2. **Giro più veloce:** Frisori in 95"5, media 108,907 kmh.

Classe 2500: 1. «R. B.» (Lancia Stratos) 10'07", media 106,754 kmh. **Giro più veloce:** «R. B.» in 59"3, media 109,274 kmh.

Classe 3000: 1. Gerolamo Capra (Porsche RSR) 10'02"2, media 107,605. **Giro più veloce:** Capra in 57"6, media 112,500 kmh.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Paolo Parlato (Fiat Giannini) 10'11", media 53,028 kmh. **Giro più veloce:** Parlato 1'34"6, media 68,499 kmh.

Classe 1000: 1. Francesco Pera (Abarth) 10'23"8, media 103,879 kmh. **Giro più veloce:** Pera in 1'00"1, media 107,820 kmh.

Classe 1300: 1. Guglielmo Manini (Dallara X-1/9) 9'52"1, media 109,441 kmh; 2. Gennari (Fiat 128) 10'56"4. **Giro più veloce:** Manini in 57"7, media 112,305 kmh.

Classe 1600: 1. Guido Filippini (Ford Escort) 10'04", media 107,285 kmh; 2. Lise (Ford Escort) 10'14" a 1 giro; 3. Tolfo (A.R.) a 1 giro. **Giro più veloce:** Filippini in 57", media 113,684 kmh.

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Giuseppe Fiaccadori (Dallara) 9'46"6, media 110,467 kmh; 2. Zaldini (AMS) 9'50"3 a 1 giro; 3. Pain (Abarth Osella) a 2 giri; 4. Raul (Ferraris) a 2 giri. **Giro più veloce:** Fiaccadori in 56"3, media 115,097 kmh.

Classe 1300: 1. Pasquale Anastasio (Chevron) 9'24"3, media 114,883 kmh; 2. Giuliani (Dallara) 9'39"1; 3. Parpinelli (Abarth) a 1 giro. **Giro più veloce:** Anastasio in 53"4, media 121,384 kmh.

Classe 1600: 1. «Palvox» (Chevron) 9'55"7, media 108,779 kmh; 2. Bottura (Osella PA.4) 10'08"6; 3. Pezzali (Chevron) a 2 giri. **Giro più veloce:** Pezzali in 54"8, media 118,248 kmh.

Classe 2000: 1. Giuseppe Ranzolin (Osella PA.2) 9'17"8, media 116,171 kmh. **Giro più veloce:** Ranzolin in 54"3, media 119,337 kmh.

MAREA D'ACQUA E DI PILOTI

1° RANZOLIN grazie a una avaria del favorito ANZELONI

VERONA straripa a VARANO



A un veneto naturalmente la sesta coppa AC Verona: si tratta di Giuseppe Ranzolin, facilitato comunque nel suo compito dall'abbandono di Anzeloni che qui vediamo in testa nei pochi metri che è riuscito a portare a termine

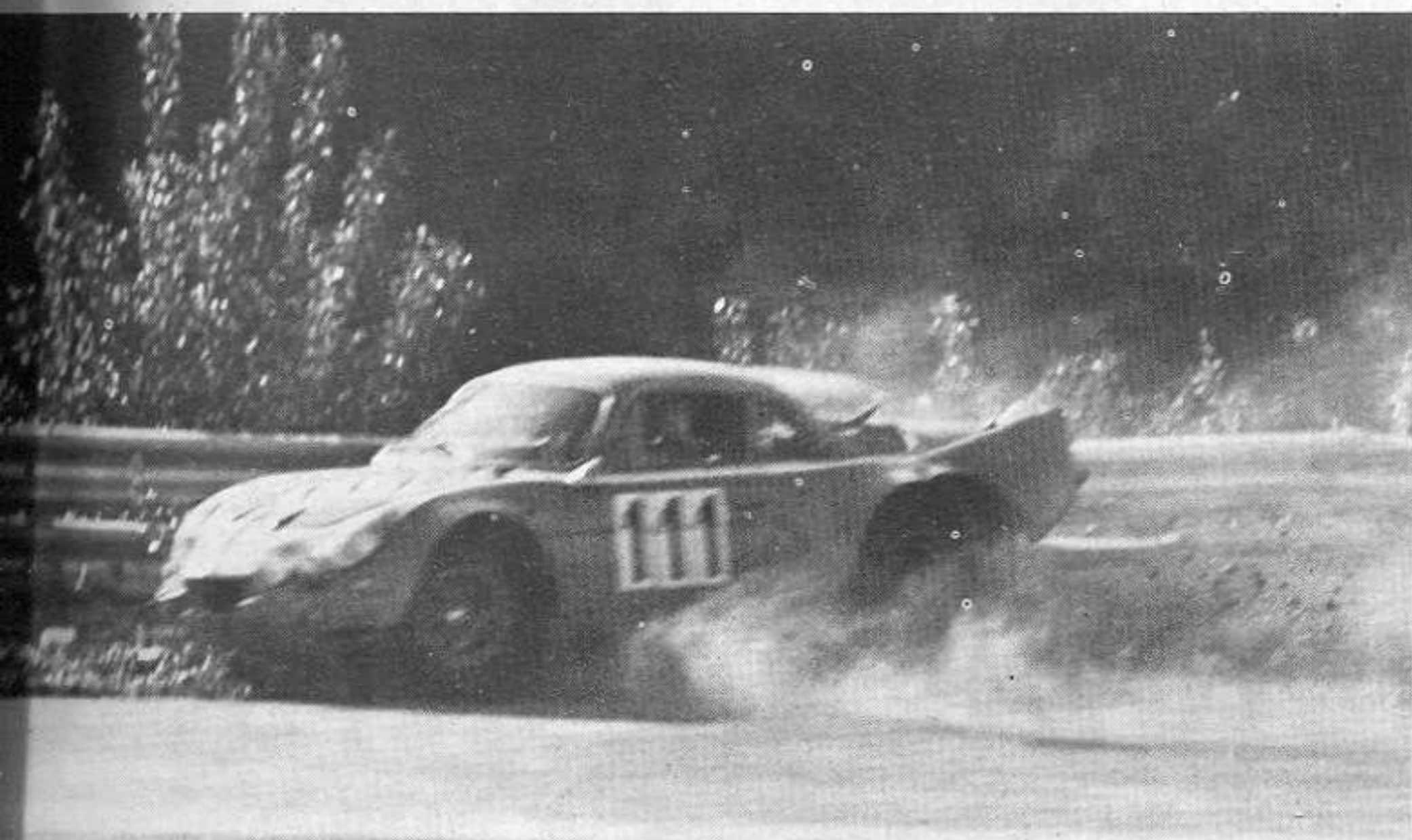
VARANO - Metà giornata sotto una pioggia torrenziale, l'altra metà sotto un sole caldo che ha velocemente asciugato la pista: così si è svolta la 6. edizione della coppa A.C. di Verona sull'autodromo San Cristoforo di Varano Melegari. La vittoria finale è andata a Giuseppe Ranzolin su Osella PA2. E' stata una vittoria voluta dalla sorte che ha eliminato già al primo giro il bresciano Giovanni Anzeloni, favoritissimo della vigilia e verso la fine dei 10 giri in programma anche Arcadio Pezzali che ha registrato noie al motore. Ranzolin, dunque, ha portato a casa il bellissimo trofeo messo in palio dall'ente veneto, ma la sua vittoria non è stata, proprio a causa dei forzati ritiri di Anzeloni (gli si è rotto un mozzo della ruota posteriore destra) e di Pezzali, troppo limpida. Ranzolin, infatti, non ha entusiasmato: il suo giro veloce è molto alto (forse anche a causa delle condizioni della pista veramente inondata di olio e molto sporca), addirittura superiore a quello fatto registrare da Anastasio nella classe 1300 (54"3 per Ranzolin e 53"4 per Anastasio).

Ecco, proprio ad Anastasio e

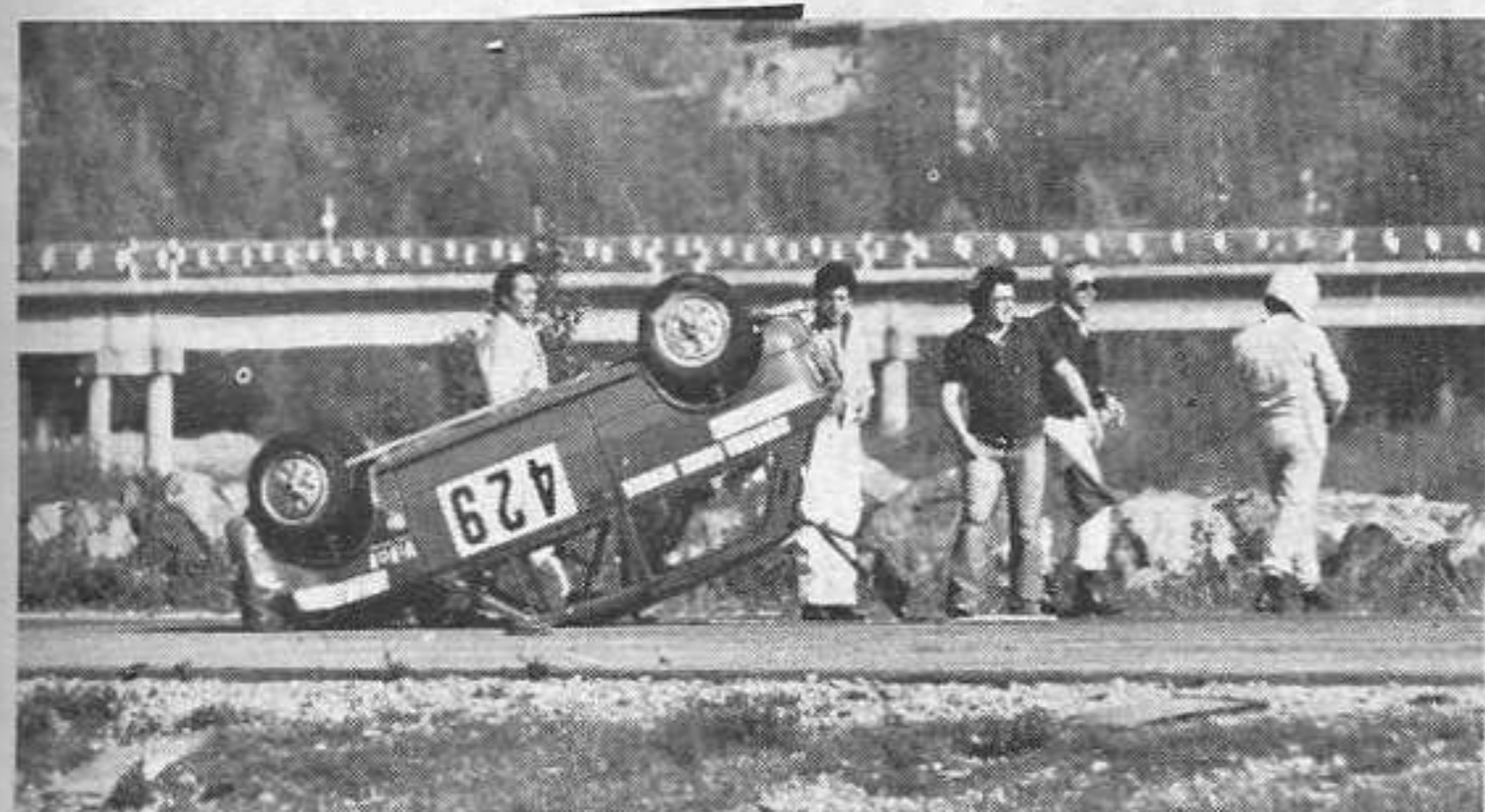
nella stessa misura a Manini andrebbe assegnata la palma dei migliori, ma nell'automobilismo, spesso, il migliore deve fare i conti con una vettura meno potente, meno competitiva. La giornata varanese, dunque, ha laureato Giuseppe Ranzolin vincitore assoluto della sesta coppa A.C. di Verona, una manifestazione che era attesa perché valida per il campionato FISA dei gruppi 1 e 3.

Le auto dei gruppi non preparati sono scese in pista in mattinata, proprio mentre su Varano stava diluivando. C'è quindi, chi ha avuto problemi di gomme, di assetta e forse i risultati sono stati leggermente falsati da questi fenomeni atmosferici. Buone, comunque, sono state le prestazioni di Mariolini nella classe 2000 gr. 1, di Tombolan nella classe 1300 e di Giuliano nella classe 850. Nel gruppo 3 Ragazzi, Bertolotti, «Roberto» e Vannini hanno vinto le rispettive classi senza grandi tempi ma con quella grinta che è tipica di questi piloti dilettanti.

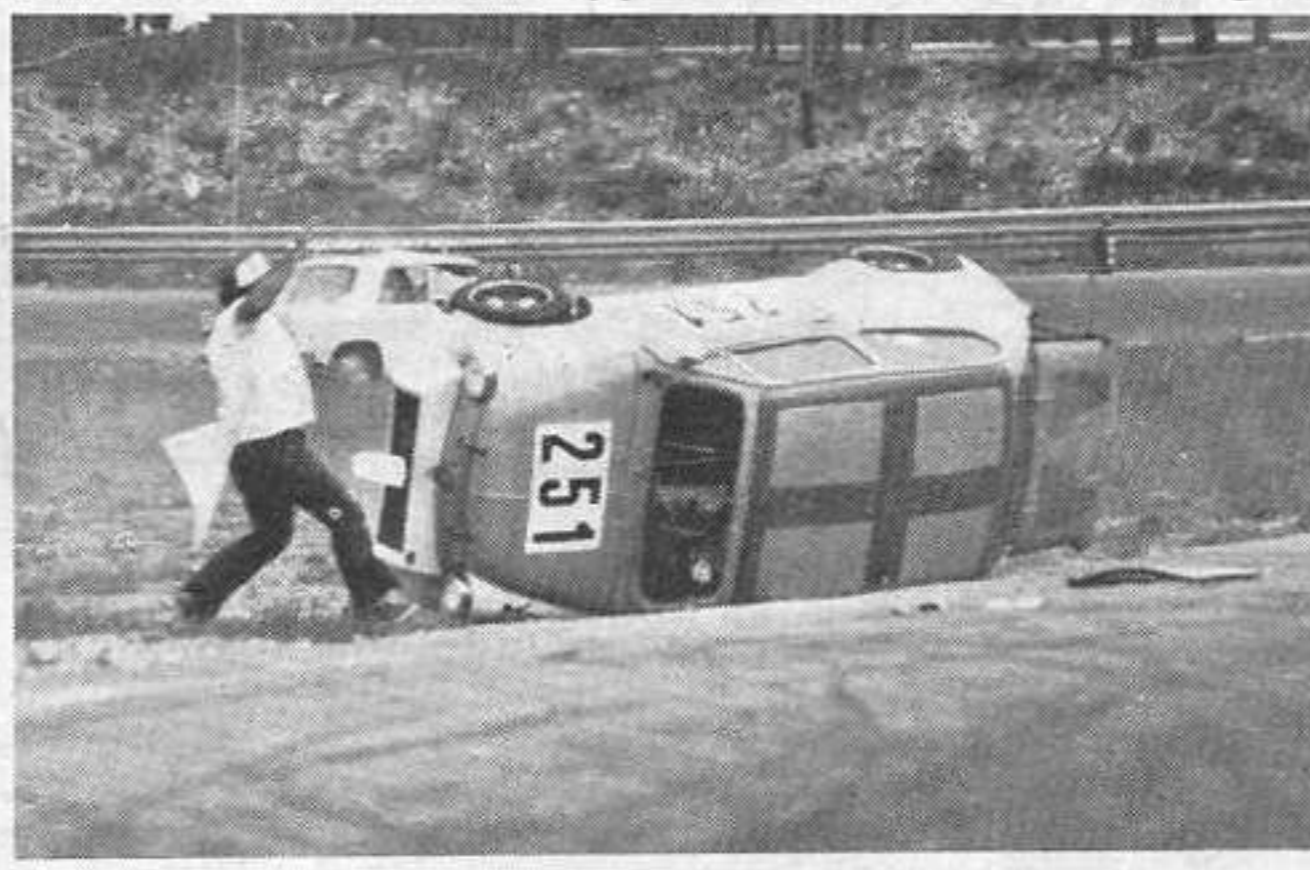
Per il resto la giornata varanese ha ulteriormente confermato le difficoltà in cui si battono i



« Archimede » uno e due: anche se la scocca dell'Alpine è elastica, non avrà goduto all'impatto alla curva lckx



Numeri a Varano; sopra a sinistra la A 112 di Rodegher a ruote all'aria e a destra la X-1/9 di Bottazzo che si infila nel prato. Sotto a sinistra la Osella PA 3 del vincitore Ranzolin e l'Abarth appena rovesciata di Bugna



Trofeo CADETTI

6 maggio 1976

- **Organizzazione:** SIAS Monza
- **Autodromo** Monza, pista Junior: lunghezza 2,405 km., 12 giri in batteria, 20 in finale
- **Ora di partenza:** 20,50 1.a batteria, 23,00 finale
- **Condizioni climatiche:** caldo, temperatura 20 gradi
- **Spettatori:** 2500
- **Direttore di corsa:** Umberto Pasinetti
- **LE PAGELLE:** Organizzazione 7, Sicurezza 8
- **PILOTI:** più combattivo: Bianchin, meno combattivo: Bissoli, più fortunato: Minellono, meno fortunato: Maestri
- **MACCHINE:** più efficace: Melesi di Mandelli, meno efficace: LAB di Filippini, più fortunata: Vargiu di Borrello, meno fortunata: SAAV di Sonvico.

Le classifiche

1.a batteria: 1. Bianchin (Rally TT) in 14'42"4, media di 117,742 kmh; 2. Mandelli (Melesi) 14'22"7; 3. Barolo (Thiele) 15'15"4; 4. Pirola (Grasselli) 15'15"6; 5. Croce (Frattini) 15'17"7; 6. Soncini (Bonetti) 15'36"6; 7. Amato (GBA) a 2 giri; 8. Airoldi (Repetto) a 3 giri; 9. Rota (Santandrea) a 3 giri;

2.a batteria: 1. Sonvico (SAAV) in 14'52", media di 116,475 kmh; 2. Valvassori (Moroni) 15'03"8; 3. Consonni (Repetto) 15'04"4; 4. Bissoli (Melesi) 15'19"5; 5. Magni (De Rui) 15'39"4; 6. Vergani (Repetto) 15'40"42; 7. Taglioretti (Repetto) 15'56"4; 8. Tonelli (Moroni) 16'03"7; 9. Lizzi (Toti-DRS) 16'06"4; 10. Moro (Santandrea) 16'06"9.

3.a batteria: 1. Maestri (LAB) in 15'00", media di 115,440 kmh; 2. Borrello (Vargiu) 15'00"2; 3. Filippini (LAB) 15'00"4; 4. Martignoni (Santandrea) 15'06"2; 5. Maioli (Vargiu) 15'06"8; 6. Cornalba (Melesi) 15'22"6; 7. Menellono (LAB) 15'48"2; 8. Puledri (Moroni) 15'49"9; 9. Ozzello (Santandrea) a 1 giro.

4.a batteria: 1. Bonaiti (LAB) in 15'10"8, media di 114,071 kmh; 2. Lazzarini (Repetto) 15'11"8; 3. Tralongo (Callegari) 15'20"5; 4. Bertelli (Repetto) 15'45"5; 5. Elli (Giglio) 15'45"3; 6. Brusadelli (MCB) a 1 giro; 7. Cristina a 1 giro; 8. Contiero (Santandrea) a 1 giro; 9. Caffaroni (Vargiu) a 1 giro; 10. Caparra

FINALE: 1. Enrico Mandelli (Melesi) in 24'21"4, media 118,489 kmh; 2. Maestri (LAB) 24'26"5; 3. Sonvico (SAAV) 24'26"2; 4. Bianchin (Rally TT) 24'27"5; 5. Borrello (Vargiu) 24'40"5; 6. Filippini (LAB) 24'41"8; 7. Valvassori (Moroni) 25'00"2; 8. Consonni (Repetto) 25'02"8; 9. Barolo (Thiele) 25'11"1; 10. Bissoli (Melesi) 25'28"5.

piloti dei gr. 2 e 5 che sono sempre meno numerosi. Sono difficoltà di ordine tecnico e di ordine finanziario, che hanno ridotto ad un ruolo spettacolarmente non avvincente corse che solo l'anno passato avevano un loro fascino particolare. Qualcosa di buono, comunque, si è visto. In apertura parlavamo di Manini che con la sua nuova Dallara X-1/9 ha veramente dato spettacolo. Il pilota della Dallara, fra le altre cose, non si è accontentato di stare davanti alla Escort 2000 di Filippini, ma ha anche cercato il tempo e ci è riuscito spiccando un buon 57"7.

Nel gr. 2 ottima la corsa di Chiapparini che ha dominato la divisione più importante. Nel gr. 4 il migliore è stato Frisori che ha preceduto Capra, giunto sul traguardo appaiato a Zerpellon. A Varano era anche in programma una prova del campionato italiano dei K 250. Ha vinto Ider, ma la corsa è stata sospesa a quattro giri dalla fine perché proprio mentre le mini vetture erano in pista l'acquazzone ha aumentato di intensità allagando completamente l'asfalto.

Gianluca Bacchi Modena

Il terremoto per i cronometristi

MONZA - Alle 20,50 viene dato il via alla prima delle quattro batterie della seconda prova del Trofeo Agip 1976. Rino Bianchi, il brillante vincitore della prima gara del Trofeo, e Enrico Mandelli trovano subito il modo di appassionare gli spettatori con una condotta di guida che li vede subito al comando con tutti gli altri nettamente staccati. Non sono molti quelli che si accorgono della scossa tellurica che avviene poco prima della fine della batteria che registra il successo in volata della Rally TT del veronese sulla Melesi di Mandelli. Spavento invece per la squadra dei cronometristi che in cima alla tribuna principale ondeggiano paurosamente.

Le successive tre batterie fanno registrare il successo della SAAV di Sonvico in netto vantaggio sulla Moroni di Valvassori, della LAB di Maestri che ha la meglio in volata sulla sorprendente Vargiu di Borrello e infine della LAB di Bonaiuti che precede la Repetto del sempre più bravo Lazzarini.

Ed eccoci alla finale sulla solita distanza di 20 giri della pista junior pari a 48,100 chilometri. Ancora una volta sono Bianchin e Mandelli a prendere l'iniziativa. Dopo qualche giro i due hanno

già distaccato i più immediati inseguitori tra i quali si distinguono Maestri, Sonvico, Borrello e Filippini, quattro veterani di questa competizione. Improvvisamente il colpo di scena, con la Rally TT di Bianchin che è costretta a fermarsi ai box per una controllatina.

Via libera per il successo assoluto alla Melesi di Mandelli, mentre Bianchin che a causa della sosta ha perso diverse posizioni riprende dando vita ad uno splendido inseguimento per il reinserimento nelle prime posizioni. Mandelli vince facile facile alla media record di 118,489 Km orari. Molto bella invece la lotta per la piazza d'onore tra Maestri e Sonvico che si risolve a favore del primo dopo una splendida volata.

Per Bianchin, invece, la soddisfazione di un quarto posto che però viene contestato vivamente

Classifica del TROFEO CADETTI AGIP (dopo la 2.a prova) - 1. Bianchin (9+3) punti 12; 2. Mandelli (2+9) 11; 3. Consonni (6+0) 6; 4. Quarero (4+0) e Sonvico (0+4) 4; 5. Macchi (3+0) 3; 6. Borrello (0+2) 2; 7. Sonvico (1+0) e Filippini (0+1) 1.

COSTRUTTORI - 1. Rally TT punti 12; 2. Melesi 11; 3. Repetto e LAB 6; 5. SAAV 5; 6. Vargiu 2.

da molti partecipanti alla finale i quali a parere loro dicono che i cronometristi hanno nettamente errato nel contagiri. Secondo loro Bianchin si sarebbe classificato oltre il nono posto. In tutta onestà siamo del parere che il pilota veronese abbia guadagnato effettivamente la quarta posizione, un quarto posto che gli consente di aggiungere altri tre punti ai nove ottenuti nella prima prova e quindi conservare il comando della classifica del Trofeo con 12 punti davanti a Enrico Mandelli che raggiunge quota 11.

Per Mandelli in ogni modo una convincente prestazione dopo l'ottimo esordio di giovedì scorso. Il pilota della scuderia Sesto Corse è nato a Ronco Brianteo il 13 aprile 1946 e svolge l'attività di geometra. E' questo il primo successo della sua ancora brevissima carriera ma da quel che ha dimostrato in queste prime due prove del trofeo pare abbia quest'anno tutte le carte in regola per rendere la vita difficile a chiunque aspiri al successo finale. La sua Melesi, preparata da Cristofolletti, appare del resto molto competitiva. Lo attendiamo comunque per altre conferme.

Roberto Andreis

13^a COPPA PRIMAVERA

9 maggio 1976

Velocità in salita - Nazionale

- Direttore di corsa: Mario Renei
- Organizzazione: Automobile Club Salerno
- Percorso: Amalfi-Agerola, di km 8,700
- Condizioni climatiche e temperatura: PROVE: tempo bello e temperatura estiva; CORSA: tempo coperto, poi sole.
- Spettatori: 20.000 circa

Le classifiche

ASSOLUTA: 1. Gabriele Ciuti (March BMW) 5'30"8 alla media di kmh 94,673; 2. Arfè (AMS 1300) 5'58"; 3. Nappi (Lola T 294 2000) 6'00"8; 4. «Dino» (Ford Escort 2000) 6'08"; 5. Benni Rosalia (Bellasi Ford) 6'08"6; 6. Bogani (Osella Ford 1600) 6'10"3; 7. Casciario (Fiat 128 Coupè) e Farris (GTA 1600) 6'16"; 9. Palmas (A.R. GTA 1600) 6'17"5; 10. Iemma (A.R. GTA) 6'18"6.

GRUPPO 1

Classe 600: 1. Pantaleone Rianna (Fiat 500) 8'46"4 alla media di kmh 59,490; 2. Russo (Fiat 126) 8'50"; 3. Garofalo (Fiat 126) 8'56"4; 4. Casillo (Fiat 126) 8'59"2; 5. Meone (Fiat 126) 9'13"5.

Classe 850: 1. Franco Mastrogiovanni (Fiat 850) 7'26"1 alla media di kmh 70,200; 2. Serminio (Fiat 850) 7'35"; 3. Serra (Fiat 850) 7'48"8; 4. Cuomo (Fiat 850) 7'50"1; 5. Raiola (Fiat 850) 7'52"5.

Classe 1000 (tutti su Autobianchi A-112 Abarth): 1. «Bazooka» 7'23"6; 2. Deriso 7'23"7; 3. Simeone 7'26"5; 4. Mazzola 7'29"2; 5. Medaglia 7'31"2.

Classe 1150 (tutti su Autobianchi A-112 Abarth): 1. Gennaro Conte 7'00"8 alla media di kmh 74,428; 2. Borrelli 7'15"1; 3. Perugini 7'17"6; 4. Ferlito 7'19"1; 5. Lombardo 7'41"8.

Classe 1300: 1. Antonio Scalia (Simca R.2) 6'52"9 alla media di kmh 75,846; 2. Cimmino (Simca R.2) 6'50"3; 3. Santamato (Simca R.2) 6'59"5; 4. Marino (Simca R.2) 7'03"4; 5. Gaeta (Simca R.2) 7'06"6; 6. Esposito (A.R. GT Junior) 7'12" e 4; 7. De Nittis (Simca R.2) 7'21"2; 8. Letizia (Fiat 128) 7'29"2.

Classe 1600: 1. Carlo Loffredo (A.R. GT Junior) 7'04"7 alla media di kmh 73,741; 2. Bocchetti (A.R. GT Junior) 7'07"1; 3. Spinelli (A.R. GT J) 7'07"3; 4. Santarsiero (A.R. GT Junior) 7'10"8; 5. Gentile (A.R. GT Junior) 7'16"9.

Classe 2000 (tutti su A.R. GT): 1. Roberto Montalbano 7'02"2 alla media di kmh 54,176; 2. Lusitano 7'07"2; 3. Maddaloni 7'07"8; 4. Tannaro 7'13"5; 5. Rotondi (Alfetta) 7'14"8.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Luigi Magdalone 7'17"2 alla media di kmh 71,635; 2. Vitiello 7'28"1; 3. «EFFEPI» 7'34"5; 4. Ariemma 7'44"9; 5. Pescatore 7'49"5 (tutti su Fiat 500 Giannini).

Classe 600: 1. Sergio Perri (Abarth 595) 7'06"8 alla media di kmh 73,375; 2. Vito-sante (Abarth 595) 7'19"5; 3. Quaratino (Giannini 590) 7'33"1; 4. Balestri (Giannini 590) 7'35"8; 5. Di Francesco (Abarth 595) 7'40"2.

Classe 700 (tutti su Abarth 695): 1. Eugenio Carratù 7'16"2 alla media di kmh 71,801; 2. Marzano 7'16"6; 3. Merola 7'32"4; 4. Francese 7'32"9; 5. Montanaro 7'46"4.

Classe 1000: 1. Luigi Landi (Mini Cooper) 7'14"2 alla media di kmh 72,131; 2. Marchese (Mini Cooper) 7'21"5; 3. Santulli (A-112 Abarth) 7'40"; 4. Ilario (Fiat 127) 7'42"6; 5. Sessa (Fiat Abarth) 8'12"7.

Classe 1150 (tutti su Fiat 128): 1. Francesco Pacedda 6'55"9 alla media di kmh 75,298; 2. Laudato 7'26"; 3. Ambra 7'33"3.

Classe 1300: 1. Franco Cardone (A.R. GTA) 6'30"5 alla media di kmh 80,196; 2. Paolillo (A.R. GTA) 6'47"; 3. Bandino (A.R. GTA) 7'05"3; 4. Varone (Mini Cooper) 8'01"5.

Classe 1600: 1. Piero Di Lauro (A.R. GT Junior) 6'29"1 alla media di kmh 80,492; 2. Sale (A.R. GT Junior) 6'37"5; 3. Norino (A.R. GT) 7'31"2.

Classe 2000: 1. Salvatore Mannino (BMW) 6'31"3 alla media di kmh 80,040; 2. Di Fulco (Ford Escort) 6'43"9; 3. Lauro (Opel)

● Prima del via, l'Automobile Club Salerno ha chiesto al pubblico di osservare un minuto di raccoglimento per i terremotati del Friuli.

● Singolare episodio di pretta marca napoletana: il ragazzo addetto al servizio staffetta all'arrivo in parco chiuso per la trasmissione dei tem-

pi ufficiali, è stato derubato della motocicletta. La trasmissione dei tempi è stata affidata agli stessi piloti.

● Ad Amalfi ha esordito (bene) nella velocità in salita una nuova scuderia napoletana: la Tarpenate Cor-

se. E' un gruppo di ragazzi animato da Nicola Tisci e Picchi Simeone.

● Molti dei concorrenti si sono lamentati per la presenza di olio lungo il percorso. Questo è uno dei motivi per cui durante la XIII. Edizione dell'Amalfi-Agerola alcuni record sono rimasti imbattuti.

NEL CAOS (DEL PUBBLICO) L'AMALFI-AGEROLA

Per invasione di strada TURIZIO non può battersi

7'02"8; 4. Vecchione (A.R. GTV) 7'04"; 5. Iacoangeli (A.R. GTV) 7'41"7; 6. Leoncavallo (Opel) 7'46"8.

Classe 3000: 1. Giovanni Morabito (Opel) 7'06"7 alla media di kmh 73,393.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Antonio D'Agostino (Fiat X-1/9) 7'13"5 alla media di kmh 72,243; 2. «Nermark» (Fiat X-1/9) 7'22"9; 3. Chiffi (Simca Matra) 7'27"1; 4. Amoroso (Lancia Fulvia Coupè) 7'38"8; 5. Leone (Lancia Fulvia Coupè) 7'45"6.

Classe 1600: 1. Giuseppe Fiore (Alpine) 6'37" alla media di kmh 78,891; 2. Goscè (Alpine) 6'46"; 3. Bosco (Alpine) 6'56"2; 4. De Lorenzo (Alpine) 7'12"; 5. «Ghibli» (Alpine) 7'21"5; 6. Principe (Lancia HF) 7'23"8; 7. Galdieri (Lancia HF) 7'31".

Classe 2000: 1. Giuseppe Fatta (Alpine) 6'43" alla media di kmh 77,717; 2. Canzonieri (Fiat 124 spyder) 7'07"5; 3. Carlucci (Lancia Beta) 7'13"5; 4. Conforti (Lancia Beta) 7'19"; 5. Fruglio (124 Spyder) 7'40"5; 6. Borriello (124 Spyder) 7'48"6.

Classe 3000: 1. Riccardo Carafa (Ferrari 246) 7'02"5 alla media di kmh 74,124; 2. Tabacco (Porsche Carrera) 7'12".

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. Franco Di Bello (Alpine) 7'01"7 alla media di kmh 74,263; 2. De Ruggiero (Lancia Zagato) 7'23"1; 3. Cundari (Lancia HF) 7'31"4; 4. Di Maio (Abarth OTS) 8'08"6.

Classe 1600 (tutti su A.R. GTA): 1. Sergio Farris 6'16" alla media di kmh 83,293; 2. Palmas 6'17"5; 3. Iemma 6'18"6.

Classe 2500: 1. Giuseppe Virzi (Lancia Stratos) 6'23"8 alla media di 81,597; 2. Lobello (Lancia Stratos) 6'30"7; 3. Alibrandi (Alpine) 7'15"3.

GRUPPO 5

Classe 700: 1. Michele Fiorillo (Giannini) 6'48"5 alla media di kmh 76,664; 2. Anastasi (Abarth) 6'51"3; 3. Della Rocca (Abarth) 6'57"6; 4. Coccia (Abarth) 7'02"1; 5. Sessa (Abarth) 7'06"8.

Classe 1000 (tutti su Abarth 1000): 1. Alfio Canino 6'30"2 alla media di kmh 80,266; 2. Varese 6'30"5; 3. Turano 6'45"4; 4. Guadagno 8'01"5.

Classe 1300: 1. Mario Casciario (Fiat 128 Coupè) 6'16" alla media di kmh 83,293; 2. Guaridi (A.R. GT Junior) 6'27"3; 3. Ferri (A.R. GTA) 7'29"9.

Classe 1600: 1. Paolo Magni (A.R. GTA) 7'33"1 alla media di kmh 79,665.

Classe 2000: 1. «Dino» (Ford Escort) 6'08" alla media di kmh 85,103; 2. Murrù (A.R. GTAM) 6'31".

GRUPPO 6

Classe 1000: 1. Benni Rosalia (Bellasi) 6'08"6 alla media di kmh 84,964; 2. D'Emilio (AMS) 6'32"5; 3. Di Giovanni (Abarth Cuneo) 6'33"8; 4. Maglione (AMS) 6'43"; 5. Tufano (Dallara) 6'53"7; 6. Tisci (Dallara) 7'08"1.

Classe 1300: 1. Renato Arfè (AMS) 5'58" alla media di kmh 87,478.

Classe 1600: 1. Bogani (Osella PA2) 6'10" e 3 alla media di kmh 84,572.

Classe 2000: 1. Gabriele Ciuti (March BMW) 5'30"8 alla media di kmh 94,673; 2. Nappi (Lola T 294) 6'00"8.

AMALFI - L'Amalfi-Agerola ha sofferto la crisi del 13. anno. La corsa dell'Automobile Club Salerno ha avuto un epilogo caotico per una serie di circostanze sconcertanti che hanno impedito di assistere al duello Ciuti-Turizio per l'assegnazione della vittoria assoluta. Turizio, che pur avendo dichiarato guerra alle salite, aveva preferito la corsa in casa al Gran Premio Roma di F. 2, non ha preso il via (e con lui Maione), mentre Ciuti ha tagliato il traguardo pochi minuti prima che la folla invadesse il percorso. Dopo Ciuti, che ha vinto a tempo di record, è passato sotto lo striscione del traguardo di Agerola Ciro Nappi, con la Lola T 294/2000. Dopo Nappi... il caos.

Alla partenza sono nate contestazioni tra Turizio e il delegato della CSAI Bianchi, il quale non ammetteva il pilota della March BMW 2 litri al via, essendosi il napoletano presentato in ritardo, e pretendendo di partire dopo Maione, unico pilota in gara nella classe 3000. Mentre alla partenza si discuteva, lungo il percorso la gente, stufa di attendere, invadeva la sede stradale. Il tempo di 5'30"8 stabilito da Ciuti era eccellente, ma non poteva ancora considerarsi il migliore, mancando il confronto con Turizio, che al traguardo era atteso da un momento all'altro. Parte? non parte? alla fine il direttore di corsa dava comunicazione all'arrivo, via radio, che la corsa era sospesa per le intemperanze del pubblico.

Obiettivamente mai soluzione fu più saggia: gli spettatori, con il loro comportamento incivile e antisportivo hanno dimostrato chiaramente di non meritare le gare automobilistiche che a costo di grandi sacrifici vengono organizzate e tenute in vita. Annullare il finale della corsa era necessario, anche in considerazione del fatto che le forze dell'ordine non hanno assolutamente collaborato con gli organizzatori per far sgombrare il percorso. Ma resta aperto un dubbio: sarebbe partito Turizio? La partenza del pilota napoletano, al momento dell'invasione di percorso, era ancora «sub judice». Una decisione stava per essere presa, ma secondo alcune testimonianze attendibili (noi eravamo sulla linea di arrivo e non alla partenza) sembra comunque che egli avesse già rinunciato a prendere il via quando è stato comunicato ufficialmente che la corsa era sospesa. E questa

tesi sembra essere confermata dal fatto che sulla linea di partenza è rimasta la Porsche di Maione, ultima vettura a prendere il via in base all'elenco dei partenti.

Il duello Ciuti-Turizio avrebbe reso certamente più interessante la manifestazione dell'Automobile Club Salerno; tuttavia Ciuti, dopo la corsa, ha detto: «Mi sentivo sicuro di vincere e di fare il record. Con la March mi trovo bene, anche se il motore BMW che monto non è ancora al meglio della messa a punto, Osella dice che rende una ventina di cavalli in meno del dovuto». Ciuti, nonostante i problemi di potenza, ha comunque battuto il record di «Amphicar» che resisteva dal 1971 (5'31"1 contro 5'33"3).

Alle spalle della March del marchigiano, nella classifica assoluta, si è piazzato il napoletano Renato Arfè, veterano delle salite, autore di una prestazione magistrale al volante della AMS 1300. Il suo 5'58" è un tempo di tutto rispetto, che acquista maggiore rilievo ove si pensi che Nappi, con la Lola due litri, ha impiegato 2"8 in più, finendo alle sue spalle nella classifica assoluta. Piuttosto buono il tempo di «Dino» (6'08") con la Escort due litri Gr. 5, quarto assoluto, mentre Benni Rosalia, quinto, ha confermato il pronostico affermandosi bene nella classe 1000 del Gr. 6 al volante della Bellasi. Va detto comunque che in questa classe, quasi tutti sono arrivati al traguardo con i motori ansimanti.

Nella classifica assoluta figura al sesto posto Bogani, il quale ha ripreso a correre con una Osella PA2 spinta da un motore Ford 1600, dopo circa quattro anni di inattività. Il suo piazzamento è senz'altro incoraggiante. Nel Gr. 5 Casciario, con la 128 1300 ex campione di Italia con Turizio, ha eguagliato Farris, primo nella 1600 Gr. 4 con la GTA. Farris e Casciario si dividono un ottimo settimo posto assoluto. Il sardo della GTA, da parte sua, ha dovuto sudare comunque per battere Palmas e Iemma, finiti nel fazzoletto di 3" ed entrambi al di sotto del record di De Luca (6'19"5).

Nelle varie categorie il tempo di maggiore rilievo è quello fatto registrare da Piero di Laura, 6'29"1 con la GT Junior Gr. 2. Buona anche l'affermazione di Fiore, nel gr. 3, mentre Scalia, con la Simca 1300, nel Gr. 1 ha stabilito il miglior tempo assoluto, ma senza abbattere il record di Rodinà.

Sergio Troise

NON CAMBIA STORIA NELL'EURO - SALITA

NESTI per 65 metri

VILLACH - Dopo due salite e un tempo complessivo di 5 minuti e mezzo, il campione europeo in carica Mauro Nesti si trovava, domenica scorsa, nella gara in salita di Villach (Dobratch) in testa per l'equivalente di 65 metri, davanti al due volte campione europeo Jimmy Mieusset.

Nesti ha fatto il tempo migliore in entrambe le salite per questa seconda prova valevole per il campionato europeo, stabilendo allo stesso tempo un nuovo record del percorso con un tempo di 2'45"42. Anche il record precedente apparteneva a Nesti, e precisamente dal 1975, con un tempo di 2'45"90.

Già nelle prove di sabato Nesti ha dimostrato la sua superiorità, registrando un tempo di 2'49"77, più veloce di quasi tre secondi di Mieusset, il quale aveva fatto solo 2'52"71. Tuttavia nella corsa i due si sono trovati molto più vicini...

Nella prima salita Nesti ha segnato il tempo migliore con la sua Lola azzurra, Mieusset è rimasto poco distaccato nella sua Alpine A 441 blu scura non potendo ripetere la vittoria ottenuta in occasione della prima prova, all'Ampus, di questa stagione dell'europeo della montagna.

Classificati al 1., 3., 4. e 6. posto gli italiani sono stati i piloti con il maggior successo nella categoria delle vetture sport.

Hannes C. Steinmann

SLOTMAKER
a ZANDVOORT
dietro JOOSSEN

ZANDVOORT - La prova valevole per il campionato europeo non ufficiale di F. Ford, (finanziato dalla Savanna Bath Soap e ideato dal «Formula Ford Club Europa», da disputarsi in 6 prove in Olanda, Belgio, Austria, Germania Federale, Danimarca e Inghilterra) prevista a Zandvoort su 20 giri, ha attirato concorrenti dal Belgio (7), dalla Danimarca (4), dal Canada (1), dall'Austria (3), dall'Irlanda (1), dall'Inghilterra (1) e dall'Olanda (15).

Il canadese Rod Brender ha vinto la corsa davanti all'irlandese David Kennedy e agli olandesi Marten Hennemans, Michael Bleekemolen e Arie Luijendijk (tutti i 5 pilotavano macchine Crosslè). L'austriaco Franz Kaizer ha completato i primi sei nella sua Hammerschmidt Special.

Tutte le altre corse di Zandvoort erano valevoli per il campionato del Benelux. La corsa di F. Supervee di 12 giri a cui hanno partecipato solo otto concorrenti è stata vinta con facilità dall'olandese Cees Trouw (Kaimann) con un vantaggio di circa 16 secondi sul tedesco Voigt (Lola), mentre il terzo arrivato, molto distaccato, è stato il belga J.C. Martin al volante di una Royale.

Nella corsa F.Vee di 12 giri lo stesso Cees Rouw è arrivato terzo, dietro gli olandesi Leo Steenbergen (vincitore) e Wim Van Kleef, tutti su Kaimann. I migliori belgi sono stati Calmeyn e Anthony al 4. e 5. posto rispettivamente.

La corsa del gruppo 1 oltre 2500 cc di 12 giri è stata vinta dalla Opel Commodore GS/E del belga Eddie Joossen, davanti alla Chevrolet Camaro di Rob Slotemaker, mentre la corsa mista dei gruppi 2/4 fino a 1300 cc è stata vinta dall'olandese Coronel al volante di una Datsun 120A Coupè, davanti alla Renault Alpine A 110 S di Meylink e Redeker rispettivamente.

CALE la «MUSIC» (di Petty)

NASHVILLE - La capitale del canto «western» ha vissuto la sua grande giornata quando 28 piloti della categoria stock hanno dato il via ad una gara combattuta, lungo il breve percorso di mezzo miglio, per la durata di 420 giri.

Alla vigilia, Benny Parsons aveva portato via la «pole position» girando alla media di 171,721 kmh, ma quando la bandiera verde ha aperto la battaglia, tutti hanno tentato di assumere il comando.

Otto bandiere gialle hanno fatto scendere di molto la media, ma per fortuna si è sempre trattato di testa-coda, di scivolate soltanto spettacolari.

Subito all'inizio sono stati Richard Petty e Benny Parsons a «duellare» poi è intervenuto anche Cale Yarborough il qua-

ANCORA POLE-POSITION A THRUXTON F.3
POI SBAGLIA E KEEGAN CONTINUA...GIACOMELLI
troppa foga!

THRUXTON - Rupert Keegan si è aggiudicato un'altra vittoria in Formula 3, questa volta a Thruxton in una gara valida per il campionato BP, non ostante notevoli problemi di pneumatici (causati dalla temperatura esterna di oltre 25 gradi) che lo avevano fatto partire in seconda fila al via.

Giacomelli si era aggiudicato un'altra pole position, girando in 1'17"0, nuovo record del tracciato, ed in prima fila accanto a lui c'erano Young e Ian Flux, che finalmente mostrava qualcosa delle sue qualità. In seconda fila c'erano Riley e Keegan; in terza Dron, Tyrrell e Cornelsen.

Due curve dopo la partenza, Keegan era già in testa, e per il resto della gara era continuamente attaccato da Young. Giacomelli li seguiva da presso nei primi giri, ma al terzo passaggio perdeva ogni possibilità di riagganciare i due di testa, e di marcare punti nel campionato BP, uscendo di strada per avere messo due ruote sull'erba. Al termine del testacoda, il suo motore si rifiutava di ripartire. A sua discolpa parziale c'è da dire che l'asfalto era estremamente scivoloso a causa dell'esplosione del motore di una Mazda durante la precedente corsa per vetture turismo.

Tony Dron, una volta tanto privo di noie al motore, ha condotto la sua March-Dolomite al quarto posto, ed anche il brasiliano Cornelsen ha ragione di ricordare questa corsa, avendo ottenuto fi-

nalmente un punto nel BP. C'era anche Dodo Regazzoni, che partito in ultima fila con una March 753-Nova si è classificato undicesimo.

d. h.

GARA A THRUXTON, valida per il campionato inglese BP - 9 maggio 1976

LA CLASSIFICA

1. Rupert Keegan (March 743 Nova Toyota), 15 giri in 19'39"6, media 173,430 kmh; 2. Young (Modus M1 Nova Toyota) 19'40"8; 3. Riley (Modus M1 Brown Dolomite) 19'43"8; 4. Dron (March 763 Holbay Dolomite) 19'57"6; 5. Hawkins (March 753 Nova Toyota) 19'58"0; 6. Cornelsen (March 763 Nova Toyota) 20'03"0. **Giro più veloce:** Giacomelli (March 763 Nova Toyota) 1'17"4, media 176,310 kmh.

INDYlantic:

TRIMMER a B. HATCH
WENTZ sbaglia

BRANDS HATCH - Tony Trimmer, con la Lola T 360, ha vinto la seconda gara della serie Indylantic per vetture della F. Atlantic. Trimmer ha dovuto subire per tutta la corsa gli attacchi di Ted Wentz (Lola T 450), che però quasi alla conclusione dei 50 giri sul tracciato club di Brands Hatch ha fatto una sbandata, perdendo così 11 secondi. Unico altro pilota a giri pieni è stato Tony Rouff con la Boxer. Scott e Williams si sono classificati a un giro al quarto e quinto posto. Rossiter e Crawford sono stati eliminati da una collisione. Mike Wilds ha fatto il suo rientro con una Chevron, ma si è ritirato al 43. giro.

• VARATA LA 1976 INT. BILMA SANDS RACE, sfida tra nazioni in una corsa attraverso il deserto, che dovrebbe risultare una delle più massacranti prove automobilistiche mai disputate. La corsa, aperta a tutte le vetture a 4 ruote, dovrebbe partire il 25 novembre da Ngui-gmi nel Niger, e dopo una percorrenza di 800 km si dovrebbe giungere a Balise, sempre nel Niger. Gli interessati possono scrivere a Private Box, BCM 5404, London WCI - Gran Bretagna.

POCONO 5000

8-9 maggio 1976

• Velocità internazionale campionato F. 5000 SCCA

• Autodromo: Pocono (Scranton, Pennsylvania) di 4.506 metri

• Spettatori: 18.000 • condizioni della pista: ottime, temperatura 18°

LE PAGELLE

• Organizzazione: 7

• Sicurezza: 7

Le classifiche

Formula 5000: 1. Brian Redman (Lola-Chaparral T 332 C), media 200,071 kmh; 2. Ongais (Lola T 332 C); 3. Schuppan (Eagle-Chevrolet); 4. Lewis (Lola-Wrangler); 5. Posey (Talon MR 1 A). **Giro più veloce:** Ongais alla media di 204,098 kmh.

Transam: 1. Hurley Haywood (Porsche Carrera Turbo), alla media di 169,494 kmh; 2. Holbert (Porsche Turbo); 3. Follmer (Porsche Turbo); 4. Hagestadt (Porsche Carrera). **Giro più veloce:** Holbert, alla media di 172,539 kmh.

REDMAN
riapre
la serie

POCONO - La nona edizione della Formula 5000 americana, ha avuto per cornice un pubblico non eccessivamente numeroso (8.000), una giornata solatia, ma ventosa, un tantino meno delle prove, quando le raffiche sollevavano tutto, rendendo le prove estremamente difficili.

Il menù automobilistico di Pocono offriva tre diverse portate: la Formula Super Vee e Ford, vinta da Bertil Ross su Lola T324, la Transam e la prima tappa del circuito F. 5000.

Tredici Lola, una Eagle, una Shadow, una March ed una Chevron, hanno girato sul serpentino tracciato di Pocono dove alla fine di giugno andrà in... onda colombante carosello di 33 magnifici mostri della USAC nella 500 Miglia milionaria. I tempi delle prove hanno frazionato i concorrenti. Danny Ongais su Lola T332C ha girato in 1'19"79 alla media di 203,248 kmh, quattro altri concorrenti, Brian Redman, Alan Jones, Jackie Oliver e Teddy Pilette, hanno impiegato un secondo in più poi altri quattro «drivers» 2 secondi, e a diretto contatto altri quattro partecipanti con 3 secondi in più.

Ongais e Redman sono partiti pertanto dalla prima fila seguiti da Alan Jones, Oliver, Pilette, Shuppan e Posey. Questi hanno letteralmente dominato la prima manche con Redman vincitore.

Intanto qui a Long Pond, c'erano anche le macchine della Transam che hanno avuto un peso predominante nel numero degli spettatori. Molti dei 18.000 spettatori erano venuti infatti a salutare il ritorno — dopo un'anno di assenza — di George Follmer e Sam Posey, il «Cassius Clay» delle quattro ruote.

Follmer correva con una Porsche Carrera turbo e alla vigilia otteneva la pole position girando alla media di 173,723 kmh seguito da Hurley Haywood, anch'egli su Porsche Carrera turbo, e Al Holbert, sempre su Porsche turbo.

Hanno vinto tre Porsche Carrera turbo, ed era previsto. Più forti, più veloci, guidate dal meglio della categoria, hanno ottenuto un uno, due, tre entusiasman-te, come del resto è stato il duello dei «grandi» di testa. Alla fine Hurley Haywood, più tecnico nelle curve, ha avuto la meglio ed ha strappato l'alloro.

Dopo la Transam, seconda «manche» della 5000 ed altra vittoria di Redman che a 200 metri dal traguardo rimonta Ongais, con Jackie Oliver molto arretrato. Finalmente alle 16 ora locale, le 21 italiane, si parte per le 98 miglia in programma per la finale.

Grande scatto di Redman, ottimo inseguimento di Ongais e di Schuppan, egregiamente istruito da Dan Gurney e rimonta di Jack Oliver che purtroppo dovrà abbandonare prima della fine per noie meccaniche. Una vera disdetta per l'inglese della Shadow.

Lino Manocchia

Rally S. Giacomo

8-9 maggio 1976

- rally internazionale valido per il campionato italiano
- **Organizzazione:** Sporting Club S. Giacomo di Roburent (Cuneo)
- **Percorso:** nelle Langhe, per un totale di 705 km
- **Ora di partenza:** 20,00 dell'8 maggio
- **Direttore di corsa:** Adolfo Rava
- **Condizioni climatiche:** pioggia e nebbia
- **Spettatori:** abbastanza numerosi
- **Le pagelle:** organizzazione 8, sicurezza 8.
- **Piloti:** più combattivo Betti, meno combattivo Ricceri, più sfortunato « Tony », meno sfortunato Baron

Così (in 46) al traguardo

1. Verini-Russo (Fiat 131) 52'56";
2. Tony-Mannini (Lancia Stratos) 1.02'2";
3. Corino-Rigo (Fiat Abarth 124) 1.03'13";
4. Presotto-Perissinot (Opel Kadett) 1 ora 08'93";
5. Brambilla-Bertocci (Alfetta GTAM) 1.11'09";
6. Tabaton-Vacchetto (Lancia Stratos) 1.12'01";
7. Betti-Betti (Opel Kadett) 1.13'45";
8. Ricceri-Dello Sbarba (Fiat Abarth 124) 1.17'59";
9. Trucco-De Leoni (Alfasud) 1.20'06";
10. Filippi-Fulcheri (Lancia HF) 1.26'27";
11. Cagalli-Cagalli (Opel Ascona) 1.27'24";
12. Riva-Palmero (Fiat Abarth 124) 1.31'19";
13. Baron-Cascella (Alfasud TI) 1.33'00";
14. Quaciari-Di Muzio (Alfasud TI) 1.33'16";
15. Maestri-Uderzi (Opel Ascona) 1.33'47";
16. Bosio-Gallese (Lancia HF) 1.35'14";
17. Gaiero-Viberti (Fiat Abarth 124) 1.37'11";
18. Podio-Fornari (Fiat Abarth 124) 1h 38'41";
19. Pons-Reita (Simca R2) 1.41'16";
20. Chiomo-Fioren (Opel Kadett) 1.42'27";
21. Gandolfo-Bertor (Lancia HF) 1.43'59";
22. Muscionico-Muscionico (Fiat Abarth 124) 1.44'37";
23. Barbero-Sandri (Lancia HF) 1.46'51";
24. Giovannone-Pinto (Fiat 124 Spyder) 1.48'05";
25. Ferrero-Ceccarelli (Fiat Abarth 124) 1.49'51";
26. Cumino-Sciandra (Alfasud) 1.50'25";
27. Baldi-Bertero (Lancia HF) 1.51'15";
28. Volpi-Piacani (Opel Ascona) 1.51'30";
29. Curto-Picco (Fiat 128) 1.52'36";
30. Maggio-Forgia (Alfetta GT) 1.53'38";
31. Moro-Moro (Simca Rally) 1.54'49";
32. Ugo-Bordero (A-112) 1.58'27";
- ULTIMI:** 46. Sisto-Ravero (Simca R2) 3.16'39".

LE « SPECIALI »

- PROVA SPECIALE 1 - Colle Casotto:**
1. Verini (Fiat Abarth 131) 17'15"; 2. Cambiaghi (Fiat Abarth 131) 17'33"; 3. Betti (Opel Kadett) 18'08"
- PROVA SPECIALE 2 - Colle del Quazzo:**
1. Tony (Lancia Stratos) 9'48"; 2. Verini (Fiat 131) 10'00"; 3. Cambiaghi 10'08"
- PROVA SPECIALE 3 - Santuario del Deserto:** 1. Verini 5'55"; 2. Cambiaghi 5'57"; 3. Tony 6'03"
- PROVA SPECIALE 4 - Del Bric Baraccone:** 1. Tony 8'38"; 2. Cambiaghi 8'50"; 3. Verini 8'56"
- PROVA SPECIALE 5 - « Di Loazzolo »:**
1. Cambiaghi 15'39"; 2. Verini 15'43"; 3. Betti 15'54"
- PROVA SPECIALE 6 - « Di San Donato »:**
1. Verini 34'20"; 2. Cambiaghi 34'46"; 3. Tony 35'38"
- PROVA SPECIALE 7 - « Torresina »:**
1. Cambiaghi 7'42"; 2. Verini 7'52"; 3. Dall'Ava 8'05"
- PROVA SPECIALE 8 - « Del Bric Baraccone »:** 1. Cambiaghi 8'59"; 2. Tony 9'04"; 3. Verini 9'05"
- PROVA SPECIALE 9 - « Loazzolo »:** 1. Cambiaghi 15'56"; 2. Verini 16'27"; 3. Corino 16'45"
- PROVA SPECIALE 10 - « San Donato »:**
1. Verini 32'55"; 2. Cambiaghi 33'15"; 3. Tony 34'24"
- PROVA SPECIALE 11 - « Torresina »:**
1. Verini 7'18"; 2. Betti 7'42"; 3. Brambilla 7'53"
- PROVA SPECIALE 12 - (annullata).**
- PROVA SPECIALE 13 - Colle Savino:**
1. Tony 12'37"; 2. Verini 12'47"; 3. Betti 13'05"
- PROVA SPECIALE 14 - del Colle Casotto:** 1. Tony 17'42"; 2. Betti 18'21"; 3. Tabaton 18'32"
- PROVA SPECIALE 15 - del Colle del Quazzo:** 1. Betti 10'26"; 2. Tony 10'31"; 3. Verini 10'43"
- PROVA SPECIALE 16 - « Madonna del Deserto »:** 1. Betti 6'12"; 2. Tony 6'19"; 3. Corino 6'19"
- PROVA SPECIALE 17 - (annullata).**
- PROVA SPECIALE 18 - del Colle Savino:**
1. Corino 13'13"; 2. Brambilla 13'16"; 3. Tony 13'22"

TERZA VITTORIA CONSECUTIVA E STAVOLTA TOCCA A VERINI

La 131 non cambia (risultato)



Continua, vittoriosamente, l'ancor breve vita della Fiat-Abarth 131. Al S. Giacomo, è stata la volta di Maurizio Verini, mentre Cambiaghi molto sfortunato è stato fermato dalla rottura del cambio, quando era lanciatisimo

S. GIACOMO - Non c'è due senza tre per le Fiat 131 Abarth nei rallies italiani. Sono tre rallies consecutivi che le macchine torinesi affrontano e vincono (Piacenza, Elba e Sicilia) e la serie promette di continuare. Questo lo si è letto chiaramente sul volto soddisfatto di Avidano, che di questo programma sportivo è il responsabile nel bene e nel male, e proprio questi successi garantiscono che il programma futuro verrà sempre più intensificato. A San Giacomo, in una cornice che potremmo già definire « tradizionalmente » inclemente in quanto a condizioni atmosferiche, il successo è toccato al campione europeo Verini che finalmente è tornato al primo posto dopo una serie di gare non proprio fortunate.

Questa vittoria è la prima della nuova accoppiata con Nini Russo, un veterano dell'albo d'oro di questa manifestazione avendola già vinta lo scorso anno con Paganelli. I due non hanno avuto però vita facile, ma questo non tanto per colpa degli avversari (tutti presto fuori lotta e non sempre per loro demerito), quanto per la preoccupazione di condurre alla fine questa macchina ancora sperimentale nonostante le insidie portate dal fondo, reso ancora più duro dalla pioggia battente, e dal compagno di squadra Cambiaghi.

La 131, ha dimostrato di essere ad un ottimo livello di preparazione e con un assetto da fare invidia a tutti, anche ai possessori di Stratos, ma la sua ancor giovane età resta sempre un'incognita e da un momento all'altro si aspetta sempre che qualche difetto si evidenzia macroscopicamente. E' il caso del cambio che pur rimane la preoccupazione maggiore e che a Verini ha dato non pochi fastidi con la prima che nei tornanti scappava fuori stampando sul volto del pilota espressioni di vero e proprio panico. Per l'occasione le due macchine in gara si differenziavano struttu-

ralmente e « sonoramente » proprio nel cambio che era con catenacci (per ovviare l'accavallamento delle marcie) su quella di Verini e senza su quella di Cambiaghi che dal rumore pareva avesse un fischiato sistemato all'uscita del tubo di scappamento. Il cambio ha tradito il campione italiano Cambiaghi che tornava dopo tanto alle gare in Italia, ed è stato un vero peccato perché Bobo ha confermato di essere sempre in forma e capace di aggiudicarsi comunque ben quattro prove nelle prime dieci speciali disputate.

La lotta per il successo finale, non è che fosse allargata sin dalla vigilia a molti pretendenti, comunque nei giorni pre-gara molte defezioni ne hanno limitato il già ristretto lotto. In primo luogo è mancato il leader del Campionato, il milanese Bianchi che è dovuto correre a Gemona del Friuli dove è stato colpito duramente con alcuni famigliari dalla tragica catastrofe dei giorni scorsi, poi è saltata anche l'altra Stratos del Jolly Club, quella di Ambrogetti perché la cartolina di precetto ha ricordato al « rosso volante » che proprio il sabato della gara doveva presentarsi in caserma, infine c'è stata la sorprendente decisione di Brai di abbandonare l'attività (un passo già a lungo meditato per ragioni di lavoro) in seguito ad una paurosa uscita di strada in allenamento. Così il veneto « Tony », sempre più affiatato con Mauro Mannini si è trovato tutto solo a difendere il suo ruolo di unico serio antagonista delle macchine ufficiali.

Dire che « Tony » ha tenuto fede alle promesse è sino ingiusto. « Tony » si è letteralmente superato, anche se una malaugurata foratura proprio nella prima prova l'ha condannato subito ad un handicap di dieci minuti nei confronti dei rivali. Ciò nonostante non ha commesso errori, ha mantenuto la calma e sotto la guida di Mario Mannucci ha badato a

Le ambizioni della Fiat per il Rally del Marocco aumentano di giorno in giorno. Bacchelli è già partito e praticamente resterà sul posto fino al giorno della gara (quasi due mesi!). La grossa novità sarà comunque la presenza di Darniche alla guida di una quarta Fiat Abarth 131. « Correrà da privato, da noi non avrà neanche l'assistenza di due pastiglie per i freni... » pare abbia dichiarato Luca Montezemolo.

Poche ore prima della partenza, mentre tentava di uscire dalla vasca da bagno, Bobo Cambiaghi è rimasto vittima di un curioso incidente: gli è rimasta in mano la maniglia a cui si era aggrappato e si è tagliato dietro il ginocchio destro. Morale: se ha voluto correre ha dovuto farsi dare cinque punti dal dott. Bartoletti.

A fare da apripista al rally c'era Tony Carrello che all'ultimo momento ha sostituito Paganelli che ha corso. Carrello dovrebbe tornare a gareggiare a Pavia, probabilmente alla guida di una Lancia Stratos Alitalia.

In seguito al tragico terremoto che ha colpito l'udinese, il Rally delle Alpi Orientali è stato ovviamente rinviato a data da destinarsi. E' quasi certo comunque che negli stessi giorni venga anticipato il Rally Campagnolo di Vicenza.

recuperare tutto quanto poteva fino a risalire alla seconda piazza assoluta, una posizione da cui non dovrebbe essere difficile fare un serio pensierino anche al titolo italiano.

Con « Tony » poi si sono dati battaglia altri equipaggi, con molto impegno e notevoli exploits: primo fra tutti Corino-Rigo e gli immancabili fratelli Betti. Corino portacolori della Northwest conferma sempre più di essere una vera realtà e ci pare già meritevole di un mezzo ancora più competitivo dello spyder otto valvole che si ritrova, una macchina che a metà gara dava chiari segni di stanchezza e che ciò nonostante gli ha permesso un terzo posto assoluto.

I fratelli Betti invece il mezzo a punto ce l'hanno nella loro Kadett Gr. 4 curata da Carenni. Quello che manca loro è un pizzico di fortuna in più, se non altro per premiare la loro proverbiale generosità che indubbiamente li qualifica come l'equipaggio sempre più spettacolare del mondo rally. Qui potevano arrivare secondi, tenuto conto ovviamente della foratura di « Tony » e del ritiro di Cambiaghi. Per farcela per loro bastava poco, bastava non rompere in prova il cavo dell'acceleratore (che è costato tanti minuti per la sommatoria riparazione effettuata dagli stessi piloti) e non pagare i soliti stupidi minuti di ritardo ai controlli orari per la solita distrazione (compresi i clamorosi quattro finali che non si commentano nemmeno). D'altronde loro sono fatti così e bisogna accettarli come sono; per questo il fatto che sono arrivati compensa più di ogni altra cosa la fatica del loro preparatore.

Troppo presto fuori gara invece Lorenzelli, a cui non è riuscito il tentativo di sovvertire la malasorte come aveva fatto in Sicilia e all'Elba. Qui il destino si è molto meglio organizzato e l'ha colpito nella sospensione posteriore bloccandolo senza speranza.

Super KADETT della G.M. italiana per BALLESTRIERI dopo l'addio

S. GIACOMO - Questo è decisamente un momento chiave per la storia della General Motors Italiana. A San Giacomo è scoppiata la bomba del ritiro di Salvatore Brai, il pluri-campione del Gr. 1 che, un poco perché si è spaventato per una brutta uscita di strada, un poco perché troppo preso da grossi impegni di lavoro, ha deciso, tra la sorpresa generale, di ritirarsi dalle competizioni. Con Brai, vera bandiera fin dalla nascita del reparto corse della Opel in Italia, pare si sia chiuso un periodo che potremmo chiamare di ambientamento — anche se ha portato sempre a risultati ben superiori ad ogni più rosea previsione —. Brai a San Giacomo è stato sostituito su due piedi da Paganelli che con molta sportività ha accettato di correre anche se non aveva visto un metro di strada e non aveva mai guidato una Kadett Gr. 1. La presenza di Paganelli comunque non doveva essere un fatto isolato. Da Pavia infatti era prevista in gara una Kadett Gr. 4 preparata da Conrero (con motore 8 valvole) proprio affidata a Paganelli per correre tutta la stagione

ai rallies di PAGANELLI?

in coppia con Zanuccoli o, in alternativa con Rudy. Poi è venuta la decisione diversa di Alcide che leggete a parte.

Ma in casa Opel si ha pronta l'alternativa. Il momento del grande attacco alla supremazia assoluta di Lancia e Fiat, paventata qui a San Giacomo con la partecipazione di Dall'Ava alla guida di una vettura Gr. 2 sperimentale, dovrebbe avere così un seguito con Ballestrieri che pare seriamente candidato a guidare una Kadett Gr. 4 a 16 valvole messagli a disposizione direttamente dalla Euro Ambler Team tedesco. Certo questa è una primizia sensazionale e veramente dopo il campionato potrebbe ritrovare un inaspettato interesse, per altro già stimolatosi a San Giacomo che all'Elba dalle tre stagioni dei fratelli Betti con la Kadett Gr. 4 preparata da Carenini. Ma non è ancora finita. Si parla anche di Federico Ormezzano che potrebbe lasciare il Jolly Club e l'Alfetta per passare lui pure alla Kadett Gr. 1 in coppia, è possibile, con Rudy.



Presotto, ancora primo del gruppo 1 con la Opel Kadett-Conrero GTE



Il tempo inclemente ha giocato brutti scherzi a molti. Qui la Fiat 128 di Marengo in un «dritto»



«Tony», con la Stratos-Michelotto, ha dato battaglia senza esclusione di colpi, meritando alla fine un magnifico 2. posto

Niente da fare poi per i nuovi protagonisti del gruppo due, i debuttanti stagionali Dall'Ava e Buonamico che rispettivamente con la Kadett Conrero e con l'Ascona Carenini promettevano un bel duello. In effetti i due hanno offerto un ottimo spettacolo anche se Dall'Ava, pur guidando in una maniera per lui insolita tanto stava dentro i suoi limiti (una cosa da sgranare tanto d'occhi: mai di traverso!) pareva potersi staccare. Poi un primo ritardo a un c.o. del sanremese per noie alla trasmissione aveva rimesso tutto in ballo sino alla nona prova speciale dove Buonamico, improvvisamente, si è arrestato con il motore muto (dopo una mezz'ora riprenderà ad andare ma ormai sarà troppo tardi). Per Dall'Ava non c'è stato nemmeno il tempo di rallegrarsene però perché cento metri dopo l'Ascona del romano, ferma, la testa della Kadett è partita mescolando acqua con olio in un poco simpatico connubio. Il Gruppo due è stato così facile appannaggio dell'intramontabile Trucco che grazie all'aiuto molto consistente della Brunik ha potuto condurre l'Alfasud di Antinucci ad entusiasmanente nono posto assoluto.

E veniamo al Gruppo uno che come sempre prometteva molto, ma che è stato ancora più elettrizzante alla vigilia della defezione di Brai e dalla sua sostituzione improvvisa con Paganelli. Il popolarissimo Alcide infatti si è adattato di buon grado a correre tanto per prendere la mano alla macchina, mai guidata prima del via, per le ragioni di cui potete leggere a parte. La sua corsa però è stata di breve durata per noie alla frizione che si sono evidenziate subito dopo la partenza. La presenza di Paganelli non poteva comunque incidere su quello che doveva essere il logico andamento della lotta nel turismo di serie, un gruppo che oggi più che mai ha riconfermato Presotto oltre che come il più in forma del momento

anche come eccezionale tattico. Presotto nelle prime prove si è trovato a fronteggiare gli attacchi di uno scalpitante Fagnola. La sfida dell'Alfa GTV della squadra Jolly Pulsar, è stata molto interessante, ma mai Presotto ha rischiato qualche cosa preferendo (senza per questo ottenere tempi peggiori) aspettare gli eventi. Eventi che hanno portato nel corso della sesta prova, la lunghissima speciale di San Donato, Fagnola fuori strada in modo pauroso. E nella stessa prova anche Ormezzano, che nei tratti di terra poteva rivelarsi molto pericoloso con l'Alfetta, ne ha seguito le sorti, finendo anche lui fuori strada, molto meno spettacolarmente. Così Presotto ha dovuto guardarsi solo da Brambilla, in quanto anche le Kadett di Lucky e Tabanelli sono presto sparite (per la rottura di un braccetto già saltato una volta, il primo, per la perdita di una ruota mal fissata, il secondo). A Brambilla è toccato allora un secondo posto che rasserenava un po' il demoralizzatissimo ambiente dell'Alfa Jolly e che premia anche la costanza di questa fedelissima macchina e perché no anche la passione di sua moglie che, nonostante in stato interessante al settimo mese, l'ha seguito tutta la notte incurante del freddo e dell'acqua.

Tra le sorprese spiacevoli del Rally, poi, non si può non ricordare Tabaton, che, alla sua prima uscita con la Stratos, è andato oltre a ogni speranza concludendo tra i primi con estrema autorità. Più o meno deciso del solito, Ricceri ha invece confermato di essersi già inserito nel ruolo dei protagonisti abituali e se si vuole considerare per lui questa gara come una prova un poco spenta, può essere un buon motivo per essere molto ottimisti per il futuro. Chi invece pur non arrivando ha molto bene impressionato, è stato il modenese Bompani che con la sua nuova Porsche è stato a lungo nelle prime posizioni, fermandosi solo nel finale.

Una sorte amara è toccata anche ad altri possibili protagonisti come Besozzi alla cui Stratos ha ceduto il termostato dopo che già era stato attardato da una uscita di strada, e Billia fermato dalla pompa della benzina. Un premio alla fortuna va invece al rientrante Baron con l'Alfasud ex casa. Forse un ritardo nel tratto finale gli è costato un piazzamento di tutto rilievo; Baron può ben ringraziare il cielo che gli ha permesso di arrivare con un mozzo che in condizioni normali non avrebbe resistito per oltre un centinaio di metri.

Carlo Cavicchi



● Giovedì prossimo, i piloti dell'Alfa Pulsar Jolly avranno una importantissima riunione per decidere il futuro della squadra. Voci di corridoio parlano infatti insistentemente di un passaggio di Ormezzano alla Opel e di Brambilla (foto sopra) alla guida di una Porsche Gr. 3 per puntare al Campionato del Gran Turismo di serie che attualmente è senza seri pretendenti. Se questo avverrà non è poi detto che Fagnola non lasci a sua volta la GTV per guidare la Stratos Gr. 4 resa libera dal, «militar partente» Ambrogetti.



Alcide Paganelli

Poco dopo le ore 20 di domenica sera, mentre le notizie sugli avvenimenti della giornata sportiva cominciavano ad affluire, è giunta in redazione una telefonata. Dall'altra parte era Alcide Paganelli, fresco reduce della sua esperienza con la Opel Kadett gr. 1 al Rally di S. Giacomo. E' stata una telefonata a senso unico, quasi un monologo dell'Alcide che cercava le parole quasi dovesse ben convincere se stesso di quello che stava dicendo.

«Ho deciso di smettere, definitivamente. Mi sono reso conto di non essere più quello di una volta, mi sono sentito a disagio in questo nuovo modo di correre, non si può tornare indietro. Mi spiace per quelli della General Motors, che sono stati eccezionali con me, mi avevano fatto un programma allettante, un programma che avrebbe fatto felice chiunque. Anch'io ne ero felice, ma non me la sento di impegnarli con il dubbio di non poter dare tutto me stesso... Ormai ho deciso, io chiudo, spero che la macchina vada a chi potrà utilizzarla meglio di me...».

Che dire, a questo punto? Alcide, nel mondo dei rallies, ha avuto sempre la fama di essere un ragazzo sincero, franco fino all'eccesso, uno che le cose che pensava le diceva, sempre ed a chiunque. Non sperare che possa tornare sulla sua decisione, che non diventi la prima «vittima» di quello stop del programma rallystico Alfa che già rischia di bruciare Andruet e Ballestrieri, sarebbe fare torto all'amicizia che gli portiamo ed alla passione per i rallies che tutti gli riconoscono.

Ma «temiamo» che anche questa volta Alcide non abbia detto altro che quello che realmente pensava. Come sempre. E' chiaro che non ce la possiamo cavare così, con un «arrivederci» qualsiasi. Alcide Paganelli, forlivese di carattere, merita un servizio ben più ampio, al quale vi rimandiamo nelle prossime settimane.



XV TROFEO DEI CASTELLI SVEVI

9 maggio 1976

- **Tipo di gara:** Competizione Nazionale di Nuova Regolarità
- **Direttore di corsa:** Michele Nappi
- **Organizzazione:** Polisportiva Barletta
- **Percorso:** Barletta, Canosa, Minervino, Pinazzola, Minervino, Barletta. Km 120.
- **Ora di partenza:** ore 8
- **Condizioni climatiche e temperatura:** Prove: sole; Corsa: inizio con il bagnato poi sole
- **Spettatori:** oltre 3000 sul percorso delle prove speciali
- **Organizzazione:** 9
- **Sicurezza:** 8
- **Le pagelle:**
- **Piloti.** Meno combattivo: La Rovere; più sfortunato: Fallu
- **Macchine:** più efficace: Stratos di Cioffi; meno fortunata: Alfa Romeo di Ronza.

Così al traguardo

GRUPPO 1

Classe A: 1. Emilio Perri (Fiat 127) penalità 86,5; 2. Speranza (Fiat 127) p. 89,9; 3. Mazzioli (Fiat 127) p. 91,1; 4. Spadaro (Mini Minor) p. 102,3; 5. Introna (Fiat 127) p. 110; 6. Tamborrino Anna (Fiat 127) p. 124,2; 7. Rossi (Fiat 127) p. 265,8.

Classe B: 1. Enzo Vergari (A-112) p. 54; 2. Scamarcio (Fiat 128 Coupé) 58; 3. Bianco (Mini Cooper) 66,8; 4. Balducci (Fiat 128 R) 77,5; 5. Comperchio (Giulia) 276,1.

Classe C: 1. Giuseppe Giraci (Opel Kadett) p. 38,4; 2. Federico Martino (Opel Kadett) 42,8; 3. Vendramin (Opel Ascona) 52,3; 4. Cillo (Alfetta) 56,6; 5. Comperchio Pietro (Alfa GT) 80,3.

GRUPPO 3

Classe unica: 1. Giacomo Scudieri (Fiat 124 Abarth) p. 28,8; 2. De Marco (Fulvia HF) p. 33; 3. Affarone (Fulvia HF) 43.

Sottoclasse 1300: 1. Vito Lattanzio (Fulvia Montecarlo) p. 43,4; 2. Marzo Anna Rita (Fulvia Coupé) 109.

GRUPPO SPECIALE

Classe A: 1. Angelo Sticchi (Fiat 128 F) p. 33; 2. Crivellini (Fulvia HF) p. 53,8; 3. Angelillo Franco (Fiat 128) 58; 4. La Rovere (Fulvia Montecarlo) p. 62,3; 5. Dell'Aquila (Fulvia Zagato) p. 63,3; 6. Fuggiano (Fiat 128) p. 74.

Classe B: 1. Salvatore Aprile (Alpine Renault) p. 21,5; 2. La Manna (Fulvia HF) p. 38; 3. Vitarelli (Beta Montecarlo) p. 68,5; 4. De Dominicis (Alpine Renault) p. 97,6.

Classe C: 1. Massimo Cioffi (Lancia Stratos) p. 6,8; 2. Stoppato (Porsche Carrera) p. 10,2; 3. Chiazolla (Porsche Carrera) p. 18,6.

I vecchi anche nel nuovo regolarismo

FERRARA - La 11. edizione del «Trofeo Gandolfi» si è svolta quest'anno all'insegna della «nuova regolarità». Più o meno, salvo qualche aggiornamento, ricalcava il «Trofeo Birichin» precedentemente organizzato dalla Scuderia San Giorgio. Peccato che non sia stato possibile rifare anche la prova sulla pista di auto-cross di Ferrara, perché non libera domenica. Il sole che il sabato aveva reso la giornata quasi estiva ha ceduto il campo ad una fitta pioggia per cui sono stati irrealizzabili i tempi che alla vigilia erano stati ottenuti dai concorrenti più agguerriti.

L'inclemenza del tempo non è comunque riuscita a mutare sensibilmente quello che sarebbe stato l'ordine di arrivo, perché chi era bravo sull'asciutto è egualmente emerso sotto il diluvio. Circa 50 iscritti, qualche forfait per piccoli guasti meccanici e lievi incidenti di prova, tutti soddisfatti e desiderosi di avere presto occasione di confermare le vittorie o di prendersi le rivincite. La prossima gara di «nuova regolarità» della Scuderia San Giorgio dovrebbe essere il «Trofeo dei Grandi Ritrovi» che si svolgerà su un percorso totalmente diverso e potrà offrire ai concorrenti qualcosa di nuovo.

Ci risulta che qualcuno, trincerato dietro un poco lodevole anonimato, al Trofeo Birichin avrebbe fatto obiezioni perché in una classe non vi era il numero sufficiente di piloti per costituirla regolarmente. L'accusa non ci sembra valida perché la «nuova regolarità», almeno per ora, non ha un suo campionato e ogni gara quindi è fine a se stessa, nessuno quindi è stato danneggiato. Queste gare poi sono fatte apposta per incoraggiare nuovi piloti alle prime armi e il distribuire qualche coppa in più si è risolto unicamente in un maggior onere per gli organizzatori, che lo hanno accettato molto volentieri, pur di accontentare i concorrenti che, dal piccolo premio, troveranno nuovo entusiasmo per i prossimi cimenti.

Leggendo le classifiche si deve dare atto che, alcuni specialisti dello spaccare il centesimo, leggi Pertusio, Forato, Panerai, hanno saputo dimostrare di essere ugualmente bravi nella nuova specialità: tanto per mettere i puntini sugli «i». La gara è finita alle ore 11 ed alle ore 12,15 erano già pubblicate le classifiche.

O. C.

XI TROFEO GANDOLFI

9 maggio 1976

Nuova regolarità

- **Organizzazione:** Scuderia San Giorgio, Ferrara
- **Percorso:** attorno ai Lidi Ferraresi, di 80 km circa
- **Ora di partenza:** 8,01
- **Condizioni climatiche:** pioggia intensa
- **Direttore di corsa:** Carla Colabella
- **Le Pagelle:** organizzazione buona, sicurezza ottima, macchina più efficace Simca Rallye 2

Così al traguardo

GRUPPO 1

Classe A: 1. Stefano Panerai (A 112) 44,1; 2. Zaccaria (A 112) 45,2; 3. Conti (Fiat 127) 54,6; 4. Sandri (A 112) 54,7; 5. Vandebone (Fiat 127) 61,3.

Classe B: 1. Piero Pertusio (A 112) 37,7; 2. Borghesio (A 112) 51,1; 3. Costa (Fiat 128) 60,2; 4. Fochi (VW) 62,7; 5. Sampaoli Renata (Fiat 128) 74,3.

Classe C: 1. Tito Forato (Simca R2) 33,8; 2. Faldini (Alfasud ti) 37,8; 3. Tugnoli S. (Alfasud ti) 38,6; 4. Curto (Alfasud ti) 53,6; 5. Tugnoli C. (Alfasud ti) 62,7; 6. Sannitu Maria Grazia (Alfasud ti) 68,1; 7. Toniato (Simca R2) 68,7; 8. Mazzotti (Fiat 131) 141,6.

Classe D: 1. Ugo Menichetti (Alfetta 1,6) 57,9; 2. «Checco» (Alfetta 1,6) 61,1.

GRUPPO 3

Classe A: 1. Orfeo Cattarin (Simca coupé) 86,4.

Classe B: 1. Massimo Veronesi (Alpine) 27,7; 2. Lombardi (Alpine) 29,9; 3. Zisca (Alpine) 39,4; 4. Conti (Lancia Beta coupé) 45,9; 5. Lusa (Lancia Beta coupé) 53,0; 6. Salice (Fiat 124 Abarth) 67,9.

GRUPPO SPECIALE

1. Gianpaolo Borghi (Simca R2) 25,9; 2. Alberti (Fulvia) 41,3; 3. Fortunati (Alpine) 48,3; 4. Piaggio (Alfasud ti) 48,5; 5. Castillet Argentina (Fulvia) 63,3; 6. Ferracin (Peugeot 104) 64,9; 7. Bisortele (Ford Escort) 113,4.

Gli spagnoli non si «sporcano» col rallycross

BARCELONA - Il Trofeo di Rallycross «Costa del Sol», che avrebbe dovuto svolgersi domenica 9 maggio, è stato annullato per mancanza di iscrizioni.

In effetti, come rappresentanza straniera, erano presenti solo due Alpine, due Stratos e due Porsche Carrera, mentre la quasi totalità dei concorrenti spagnoli si era rifiutata di mettere a repentaglio nella polvere e nel fango le loro vetture poiché nelle prossime tre settimane vi sono in calendario tre rallies validi per i campionati nazionale e regionale, cioè il «Gibralfaro» il «Cordoba» e lo «Sherry».

Per il diluvio niente autocross a Moncalieri

MONCALIERI - Rimandata a causa del diluvio notturno che ha bloccato la pista la prima prova 1976 del trofeo CSAI Klippan che si doveva effettuare sulla rinnovata pista di Moncalieri. La gara, se possibile, sarà recuperata o il 13 o il 27 giugno a seconda delle eventuali concomitanze. Il poliedrico Lanza «boss» della scuderia Indy-cross per nulla scoraggiato dalle intemperie medita intanto cose grosse, tipo nuove piste sterrate vicine a larghi fiumi e perché non anche con l'asfalto sopra, visto che altrove non si può correre in Piemonte.

● Sulla pista di autocross di MAGGIORA, domenica 16 maggio si effettuerà la seconda prova nazionale di autocross che vedrà in pista tutti i piloti «big» della specialità: dall'idolo locale Valfredini che correrà con ben due vetture tubolari in due classi a Alberto Montagna con il suo mostro tubolare Lancia già adatto a ricevere il motore della Gamma, a Loro vincitore del trofeo '75, a mister DKW Franco Negro e ai suoi «Draghi Rossi».

La spazzola tradisce ROHRL a Metz

METZ - La quinta prova valevole per il campionato tedesco rally, in Baviera, ha colpito con una soluzione estremamente rigorosa sia i favoriti che gli «outsider»: i favoriti Smolej-Geistdoerfer (Irmischer Kadett) e Schewe-Druba (Matter Porsche) sono stati vittime subito della prima delle 25 speciali (350 km su una distanza di 670 km). Un buco nel blocco motore (difetto di biella) ha colpito la Kadett di Smolej dopo solo 658 metri mentre Schewe ha perso 9 minuti interi dopo 660 metri per rottura della spazzola del distributore. Gli «outsider» in modo molto diverso e precisamente Rohrl-Pitz, in prova, con una Opel Kadett a 16 valvole ufficiale, si sono fermati dopo 680 metri.

Mentre i meccanici chiamati in fretta cercavano inutilmente di far ripartire la Kadett di Rohrl, il personale di Schewe ha sostituito la spazzola del distributore. Solo gli uomini del servizio Irmischer hanno potuto riparare il difetto al distributore alla Kadett ufficiale. Però Rohrl aveva già incassato circa 40 minuti. Teoricamente e praticamente era già fuori classifica, però questa corsa è continuata fino alla amara fine: ulteriori perdite di tempo, malgrado buoni tempi nelle speciali a causa di un altro difetto al distributore, e poi la fine definitiva con l'asse posteriore rotto.

Nel frattempo Warmbold-Schwaegerl, su una Toyota Celica 16 valvole dello specialista Ove Andersson, avevano stabilito la base per la loro vittoria, lascia dalla partenza alla fine. Malgrado avessero un differenziale nuovo, ma non soddisfacente secondo Warmbold, il pilota «ospite» della Toyota ha tenuto a bada tutta la muta.

La selezione bavarese è stata tremenda: Stueck-Stueck (Homy Ped Carrera) si sono dovuti ritirare per rottura del cambio di velocità. Il campione in carica Altenheimer già non ha potuto partecipare a causa di un incidente (frattura del ginocchio che necessita il gesso per quattro settimane). Anche Schewe-Druba hanno alla fine dovuto ritirarsi per difetto alla pompa di benzina, e i loro colleghi di marca Kuhn-Hopfe sono avanzati lentamente con solo 5 cilindri della loro Porsche in funzione.

Rolf Nieborg

METZ RALLY - Prova internazionale, valevole per il campionato tedesco - Metz, 7-9 maggio 1976

1. Warmbold-Schwaegerl (Toyota Celica GT) 7679,9; 2. Bohne-Moromann (Opel Ascona) 7.883,7; 3. Hainbach-Linzen (Ford Escort RS 2000) 8.039,4; 4. Riesser-Nowotschin (BMW 2002) 8.176,4; 5. Kuhn-Hopfe (Porsche Carrera) 8.210,1; 6. Mattig-Fischer (Opel Kadett GTE) 8.213,0; 7. Kuhlmann-Frank (BMW 2002 TII) 8.266,9; 8. Demuth-Witte (Toyota Celica GT) 8.286,9; 9. Troendle-Thesz (Opel Kadett GTE) 8.425,5; 10. Schoenacher-Benz (Opel Kadett GTE) 8.493,5.

● Alla rallypista di GROPELLO CAIROLI il 30 maggio si effettuerà una gara valida per il rofeo Marlboro auto e rallycross. In questa occasione saranno messi in palio ricchissimi e succulenti premi per un peso complessivo di quasi sei chili di argento purissimo. L'iscrizione alla gara è gratuita per tutti i piloti che parteciperanno al rally delle «Quattro Regioni» che si svolgerà pochi giorni dopo.

CASALE riapre con la F. 3 il 20 giugno?

CASALE - Pare che finalmente a Casale riescano a trovare un accordo con Pontestura per effettuare quattro gare entro il 1976, in attesa delle modifiche del tracciato suggerite dai lavori di «Modulo Uno». Peccato che gli svizzeri nel frattempo siano emigrati altrove; resta la speranza di iniziare in periodo elettorale l'attività con una ex gara internazionale di F. 3 il 20 giugno. I dirigenti dell'autodromo di Morano Po, attualmente chiuso anche alle prove, stanno intanto dandosi da fare per ottenere in accordo con Pontestura almeno un giorno libero alla settimana per le prove. E' chiaro che questa richiesta deve essere appoggiata da tutti gli interessati e cioè costruttori, preparatori e scuderie e piloti dell'hinterland torinese.

La STRATOS di CIOFFI tra liti di commissari

BARLETTA - La Lancia Stratos guidata dal leccese Massimo Cioffi ha totalizzato il miglior tempo del «Trofeo dei Castelli Svevi» superando di stretta misura le due Porsche Carrera di Stoppato e Piazzola. Cioffi non è stato il solo vincitore ma ben otto, quante erano le classi previste in questa manifestazione valida per la «Nuova regolarità».

Gara validissima sotto tutti gli aspetti (organizzata dal super sportivo Richeo) che, finalmente, lascia solo un ricordo della vecchia regolarità esasperata dai bip elettronici e da tutte quelle apparecchiature complicatissime. Attualmente questo tipo di gare sono dei veri e propri rallies solo con distanze inferiori.

Il Trofeo dei Castelli Svevi prevedeva sei prove speciali di cui una al mattino disputata sul lungomare della bella Trani sotto una leggera pioggia e altre cinque sui tornanti velocissimi di Minervino e Spinazzola. Bellissima e tecnicamente va-

lida specialmente la cronoscalata di «Minervino» che ha riscosso indubbiamente i più validi consensi.

Dei piloti si sono distinti i «velocisti»: oltre al già citato Cioffi anche Aprile su Alpine, Sticchi su Fiat 128, Scudieri su Fiat 124 Abarth, Lattanzio su Fulvia Montecarlo 1300, Ciraci su Opel Kadett, Vergari su A-112, Emilio Perri su Fiat 127.

Unico neo, una polemica sviluppatasi prima della gara e che ha avuto un seguito, dopo, per l'esclusione di La Rovere (Fulvia Montecarlo) dal Gruppo 3, poi passato al Gruppo Speciale dopo che lo stesso aveva già verificato con l'assenso del commissario tecnico il quale, scavalcato da un commissario sportivo, ha annunciato le sue rimostranze alla CSAI e poi eventualmente rassegnerà le dimissioni.

Vito Lattanzio

Dal diluvio emerge LAPIERRE

FRANCIA - Salita di Tonnerre
Gara di velocità in salita
1. Jean Lapiere
(March 762) 1'12''9

Con un percorso completamente inondato dalla pioggia, dove i piloti sono stati costretti a salire con metà acceleratore, Lapiere ha vinto con un margine di 3'' su Pechaire, al volante di una March di un paio di anni fa.

Altro record per LATESTÉ

FRANCIA - Salita di Hebecrevon
Gara di velocità in salita
1. Michel Lateste (March F. 2)
33''74

Favorito dal bel tempo Lateste ha ottenuto vittoria e record a Hebecrevon, riuscendo a vincere davanti alla Alpine A 441 di Mieusset e alle due monoposto di F. 2 di Rivoire (Chevron ROC) e Courage (Lola F. 2).

MAUBLANC si supera a Nimes

FRANCIA - Salita di Nimes-Ledenon
Gara di velocità in salita
1. Pierre Maublanc
(March F. 2) 1'16''42

Preceduto da Montmayer nelle prove ufficiali Pierre Maublanc ha dovuto superare se stesso nelle due manches della gara e per poco più di un secondo è riuscito a regolare le altre tre March F. 2 di Montmayer, Lapiere e Pechaire.

Gli svizzeri in LUSSEMBURGO

LUSSEMBURGO - Salita di Zittig
Gara di velocità in salita
1. Jo Ludescher
(March 722) 59''02

Netto predominio degli elvetici che sono andati in Lussemburgo per disputare questa gara in salita: Ludescher è stato il più veloce seguito dall'inglese Kalenborn e dall'altro svizzero Jauslin al volante di una Lola T 390.

PLAS profeta in patria

BELGIO - Boucles de l'Ourthe
Rally
1. Plas-« Doum » (R 17)
3.87'6''

Ancora una volta gli assi locali Staepelaere-Vaillant sono stati battuti da Plas, che sulle strade di casa non ha avuto problemi, mantenendosi in testa sin dal primo dei tre giri davanti alla Sunbeam di Goblet.

SCHEWE primo in Lussemburgo

LUSSEMBURGO - Giro del Lussemburgo
Rally
1. Schewe-Demuth (Porsche Carrera RSR) in 1'43''21

Grazie alla potenza della sua Porsche Carrera, Heintz Walter Schewe in coppia con Nico Demuth ha facilmente dominato il lotto dei 30 concorrenti che si sono affrontati sul tracciato di 50 km ripetuto sei volte.

POZET e l'uragano

FRANCIA - Salita di Chanaz
Gara di velocità in salita
1. Marc Pozet (Lola ROC)
1'11''4

Ben 10 macchine sono rimaste sulla linea di partenza per la seconda manche bloccate da un uragano micidiale. Pozet, che aveva un margine di 4/10 su Montmayer non ha dovuto difenderlo per la mancata effettuazione della seconda salita.

SCHECKTER più forte in Sudafrica

SUDAFRICA - Goldfields Raceway
Gara di velocità in circuito
1. Ian Scheckter (March 76 B)

Tra i piloti che corrono con continuità in Sudafrica non vi è dubbio che il più forte sia il giovane Scheckter, che senza problemi ha vinto anche la seconda prova del campionato Philips di F. Atlantic battendo il canadese Bill Brack.

SCHECKTER non è imbattibile

SUDAFRICA - Corsa a Port Elizabeth
Gara di velocità in circuito
1. Roy Klomfass
(Ralt RTI Swindon)

Dopo due vittorie consecutive di Ian Scheckter nel locale campionato di F. Atlantic, Klomfass è riuscito ad imporsi costringendo ad una uscita di strada l'idolo locale, che comunque si è piazzato al secondo posto.

Ancora TOUROUL a Dakar

SENEGAL - 6 Ore di Dakar
Gara di velocità in circuito
1. Touroul-Doubet
(Porsche Carrera)

Vittoria anche quest'anno di Raymond Touroul e René Doubet alla 6 Ore di Dakar; alle loro spalle ancora due Porsche Carrera, quelle di Charlotte Verney - Hubert Striebig e Maurice Ouviere - André Gaine.

MAUBLANC contro il suo record

FRANCIA - Salita di Montmarquet
Gara di velocità in salita
1. Pierre Maublanc (March F. 2)
53''72

Pierre Maublanc era venuto esclusivamente per abbassare il suo record, che con 47'' resiste dal 1974. Ma la pioggia lo ha fermato, concedendogli sempre la vittoria davanti a un volitivo Marc Pozet al volante di una Lola T 294.

MIEUSSET ancora senza avversari

FRANCIA - Salita di Charnizay
Gara di velocità in salita
1. Jimmy Mieusset (March 742)
51''63

La stagione francese delle salite è appena iniziata, e ancora non si prevedono avversari per Mieusset. A Charnizay il campione di Francia, al volante di una anziana March 742, non ha avuto problemi a battere Rivoire.

Nei Paesi Baschi domina LATESTÉ

FRANCIA - Salita di Saint-Ignace
Gara di velocità in salita
1. Michel Lateste (March 742)
1'49''4

Iniziata anche nei Paesi Baschi la stagione delle corse in salita con una vittoria senza discussioni del bretone Lateste. Più interessante la lotta per la piazza d'onore, che ha visto prevalere Dutrey (Martini) su Albinet.

GEURIE quinto della serie

FRANCIA - Corsa a Croix en Ternois
Gara di velocità in circuito
1. Jean Claude Geurie
(Ford Capri) 28'9''

Cinque le gare del campionato francese turismo e per ora cinque diversi vincitori: questa volta è stato Geurie che ha vinto la seconda manche e la finale e ha battuto di 7/10 la BMW di Jean Pierre Beltoise.

Vittoria e record per ORTELLI

FRANCIA - Salita de la Roquette
Gara di velocità in salita
1. Jean Ortell
(Alpine Renault) 4'34''7

Il grande favorito Ortell ha vinto con facilità la 10.a salita della Roquette, abbassando il primato esistente di ben 3''; al secondo posto si è piazzato il monegasco « Tchine » al volante della Scora da lui stesso preparata.

Sul podio un motore ROC

LUSSEMBURGO - Salita di Heisdorf
Gara di velocità in salita
1. Marc Pozet (Lola T 294 ROC)

Sulla salita di Heisdorf, lunga 3,2 km, prima vittoria della stagione di Marc Pozet con il nuovo motore Chrysler ROC, installato sulla sua sport Lola T 294: dietro di lui una March F. 2 e un paio di altre piccole monoposto.

LATESTÉ ogni 15 giorni

FRANCIA - Salita di Cagnotte
Gara di velocità in salita
1. Michel Lateste
(March 742 Hart) 1'25''

Già vincitore due settimane prima a Saint-Ignace Michel Lateste ha ribadito la sua superiorità vincendo davanti alle altre March F. 2 di Mamers e Albinet, mentre Dutrey con la Martini 1800 è giunto terzo.

1' al CO ferma MORDACQ

FRANCIA - Tour de l'Aisne
Rally
1. Broudehoux-Delescluse
(Porsche) 25'15''

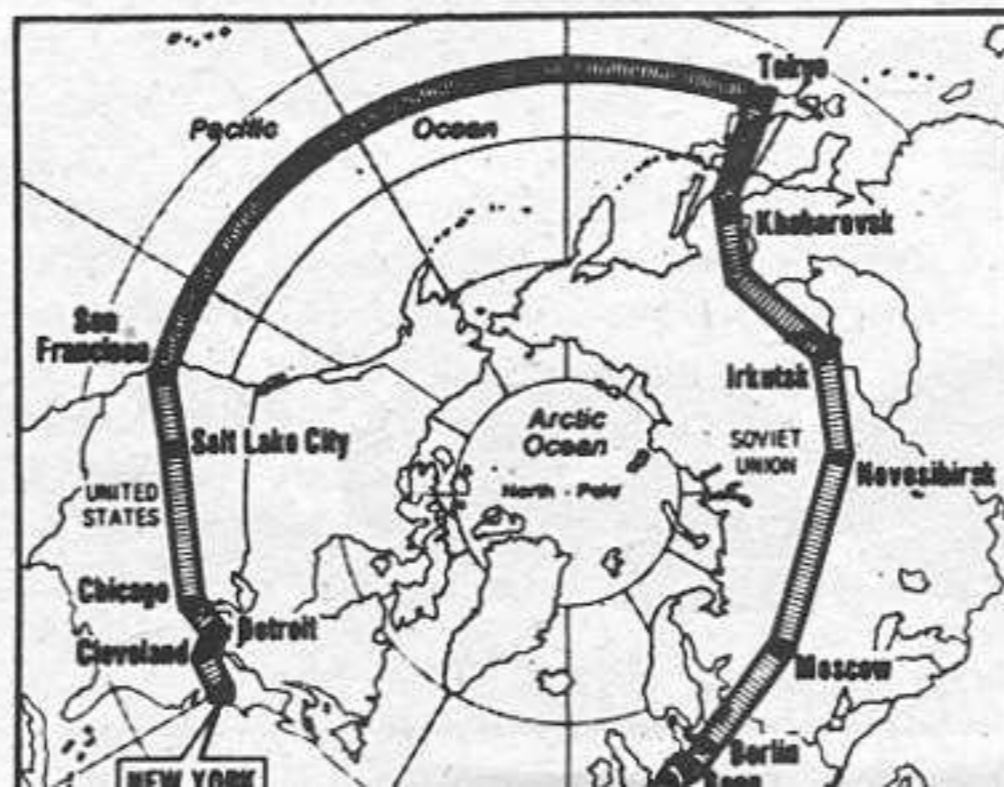
Pur avendo fatto meglio in cinque prove speciali Mordacq ha dovuto pagare 1' a un controllo orario e cedere la prima posizione a Broudehoux; altri sette equipaggi hanno avuto penalità per aver mancato dei controlli.

Rally veteran negli USA 200 anni dopo

NEW YORK - Per circa 60 giorni con la partenza il 27 maggio da Parigi, almeno 6 e al massimo 15 macchine d'epoca si metteranno in rotta attraverso il Belgio, la Germania, la Polonia, l'Unione Sovietica, il Giappone e gli Stati Uniti d'America. La corsa del 1976 — ufficialmente una corsa di celebrazione del bicentenario della corsa attorno al mondo del 1908 — finirà là dove ha avuto inizio quel 1908: a Times Square. La corsa di quest'anno dovrebbe svolgersi in un terzo del tempo impiegato nel 1908, cioè 169 giorni, per 13.341 miglia.

Questo rally richiederà una grande affidabilità e resistenza della Pope-Toledo, della Buick 1909, della Vauxhall 1914, della Pierce Arrow, della Alco 1912 e della Fiat 1909.

Anche i russi hanno promesso la loro completa collaborazione e la gente ha detto che porterebbe le macchine in spalla se dovessero



rompersi lungo il percorso!

Ogni macchina del rally sarà accompagnata da due vetture, una che porta attrezzature mediche e l'altra pezzi di ricambio, in più un aereo 747 porterà le macchine da Tokyo a San Francisco. Il gruppo del 1976 comporta macchine di Edward John Barrington Douglas-Scott-Montagu il terzo barone Montagu di Beaulieu del prof. Francois Therou, un esperto di linguistica californiano; di Joseph Loecy jr. che ha più di 50 macchine d'epoca nel suo museo privato a Chardo Ohio e di Fulvio Carosi, che ha iscritto la sua Fiat Model 5, dicendo « che questo è un avvenimento, che la maggior parte di noi, che abbiamo da sempre una passione per le macchine d'epoca, ha sempre sognato, ma che probabilmente non ha mai neanche solo sperato che potesse diventare realtà ».

Nuova gara a VALLELUNGA per tutti i gruppi

ROMA - I piloti che negli anni scorsi erano assidui frequentatori delle numerosissime gare non titolate di Vallelunga (quest'anno pressoché scomparse) potranno in parte rifarsi il 6 giugno con una gara di nuova iscrizione varata recentemente da una scuderia romana di fresca nomina: la Racing Car Club. Interamente composto di giovani appassionati, il sodalizio romano ha in programma un interessante « cartellone » con gare per i Gruppi 1, 2, 3, 4 e 6 oltre ad una gara aperta alla F. 850 valida per il Trofeo italiano.