



Giovanni SALVATI
Casco d'ORO

nato a Castellammare di Stabia
il 2 novembre 1941, anni 29



Claudio FRANCISCI
Casco d'ARGENTO

nato a Roma il 7 novembre 1944, anni 27



Carlo GIORGIO
Casco di BRONZO

nato a Roma il 6 gennaio 1948, anni 23

● Come è istruttivo leggere (vedi pagine seguenti) i nomi dei componenti le Sottocommissioni CSAI. Soprattutto quando si scoprono pirandelliani «giochi delle parti» davvero edificanti. Così capita di trovare un personaggio che in una sottocommissione è designato dalla FISA e in altra dall'ANCAI.

● E poi la cosa che continua a stupire di più resta la storia delle designazioni. Con la CSAI che nomina ben 4 piloti nelle sottocommissioni mentre l'ANCAI non ha trovato di meglio che indicare (proprio per la «velocità») un «dirigente», attivo quanto si voglia, ma non certo come conduttore.

● A proposito: ma è vero che adesso l'ANCAI cambia nome? Diventa ANCAJ (leggi: Associazione Nazionale Corridori Automobilisti Jolly).

● Nel qual caso non è imprevedibile ipotizzare la nomina dell'ing. Ceard a Presidente della Scuderia Jolly.

● Pare che Claudio FRANCISCI abbia ancora una speranza di correre in F. 2.

● E venuto prima di Natale a Milano, a definire gli accordi con l'Alfa Romeo per la monoposto F. 1. m. Mosley della March. E' ripartito con una cassa. C'era dentro un motore 8 cilindri Alfa. Ma di legno. Era il «manichino» per Robin Herd, il progettista della casa inglese.

● A proposito di MARCH. Il suo unico pilota ufficiale '71 è (per ora) Ronnie Peterson. Forse la seconda macchina sarà affidata a Derek Bell con una combinazione finanziaria.

● Ignazio GIUNTI è distratto dagli accordi ABARTH per alcune avanzate della Brescia-Corse che vorrebbe affidargli la 512 M appena acquistata per le gare Interserie. Invece alla Ferrari preferirebbero che il pilota utilizzato dal mecenate Belponer fosse Vaccarella.

Al Museo i piloti della FIAT



I clandestini

● La FIAT, così come aveva corso — nell'appena finita stagione — contrabbandando i suoi piloti-rallye ufficiali in «clienti assistiti», ha effettuato una premiazione semiclandestina del suo «team» (ignorata anche nei normali comunicati dal servizio stampa). Si è trattato di un incontro, al Museo dell'Automobile, di 40 persone, tra dirigenti (l'ing. Sguazzini), tecnici (capitanati da Maruffi) e piloti. Non c'era nessuno degli altissimi personaggi che pur intervengono in forza quando ci sono da dare le coppe agli atleti dei centri sportivi Fiat. Si vede che nella massima industria auto nazionale i sindacati non vedono bene questo sport «di signori» e i dirigenti si adeguano anche perché le corse alla maggioranza di loro non piacciono. Festeggiatissimo naturalmente PAGANELLI, che sembra ormai essere considerato nel clan torinese una specie di SALAMANO nouvelle-vague. Quasi altrettanto festeggiati Ceccato e Trombotto.

Piuttosto, tra un brindisi e l'altro si è parlato dei programmi '71. Sempre più impegnati e senza le «rivoluzioni» temute da alcuni piloti meno giovani. L'ing. Sguazzini ha gettato molta acqua nel fuoco di certi ridimensionamenti di squadra. Di giubilati non ve ne sono. Casomai c'è un pilota che ha preso di sua iniziativa un'altra strada (e non si sa come l'abbia presa l'ing. Sguazzini che lo credeva rinunciario all'attività). Il giovane guidatore è Luca Montezemolo l'ex partner di Cristiano Rattazzi, che è entrato nel Team Lancia HF.

Ma torniamo all'attività della FIAT rallye. Un ridimensionamento (qualitativo) comunque c'è. Verrà distinta l'attività all'estero da quella in Italia. All'estero praticamente, ed è come desidera Paganelli, correranno solo tre equipaggi super-assistiti: Paganelli, Ceccato e Lindberg. Le vetture, le 125 e le 124 spider. Questi tre piloti saranno in gara nei 10 maggiori rallyes internazionali. Nei rallyes italiani invece saranno in lizza i soliti otto equipaggi.

● CHITI ha detto: «Certo Matra e Ferrari hanno dei forti prototipi 3000. Ma noi in Argentina abbiamo il vantaggio del numero: 3 vetture contro 1 ciascuna delle rivali».

● Pare che il cane dell'Autodelta consumi troppo zucchero. E sia ingrassato, tanto da richiedere energiche cure dimagranti. Così come la 33-3.

● Dice Andretti: «Torno a imparare l'italiano quando sono con i meccanici Ferrari». E i tuoi bambini lo parlano gli chiedi. «Solo il più grande quando si arrabbia. Dice: mama benedeta!» (Nota: la famiglia Andretti è d'origine del Veneto).

● Alla 24 ORE DAYTONA i colori Ferrari saranno portati dalle 512 alleggerite di Filipinetti, Chinetti e del «Gelo Team» di Loos.

● C'è chi spera a Roma che l'A.C. voglia comprare sul serio il terreno ulteriore dei Cimini, per portare il tracciato a 5 km.

● E c'è chi giura che il primo atto di Carpi de' Resmini, se diventasse presidente dell'Auto Club d'Italia, sarebbe quello di decidere la rotazione del G.P. d'Italia tra gli autodromi di Monza, IMOLA e Vallelunga.

● Lino Ceccarelli - il nostro collaboratore e redattore TV — non lo diceva (e la moglie Remola neppure) — ma confidavano che il secondo bambino fosse maschio. Invece è arrivata una bambina Alessia. Molto bellina. E noi di AUTOSPRINT ne siamo felici. Benvenuta!

● Vittorio VENTURI, pilota bolognese e poeta. A chi gli chiede notizie se dopo il volume di poesie «Derapage», dove non c'era un «verso da corsa» farà almeno qualche rima dedicata davvero alle auto da corsa, risponde (alatamente): «La migliore poesia che potrei scrivere sulle macchine è... correrci!».

Marcellino



dal senatore..

Caro Marcellino, la storia delle Tecno dipinte, non so se materialmente ma certo moralmente, di blu per via dell'accordo con la benzina francese, mi ha fatto venire un moto di rabbia. Quando ho saputo la notizia, se avessi avuto di fronte uno dei Pederzani gli avrei detto tutto quello che pensavo. Poi ci ho ragionato sopra e ho capito che i Pederzani hanno solo la colpa di essere nati in Italia, dopo Enzo Ferrari. Se c'è nel nostro paese una fabbrica di automobili da corsa che in poco tempo ha fatto tanto, senza rompere le scatole a nessuno, è proprio la Tecno. Ma, vivaddio, credo che nessuno abbia ottenuto altrettanto pochi riconoscimenti dei fratelli Pederzani. Io so che Enzo Ferrari, da buon combattente, non ama molto la concorrenza, anche se attualmente indiretta come quella

della Tecno. Eppure sono sicuro che in cuor suo riconosce il cattivo trattamento riservato in Italia ai Pederzani.

I reggitori dello sport nazionale saranno orgogliosi di aver operato in modo che le macchine italiane di formula due servano per lanciare i giovani piloti francesi. Mi si potrebbe obiettare, a questo punto, che gli investimenti delle case petrolifere non sono determinati dalla volontà degli uomini che governano lo sport. Ma indubbiamente certi atteggiamenti sono conseguenza di una politica per troppi anni sbagliata, ammesso che esistesse. Dove sono in Italia le case di accessori che sorvegliano le corse? Oddio, mi sembra di parlare con la bocca di Ferrari. Ma, se fosse servito, abbiamo avuto la più bella conferma che certi concetti, ri-

petuti da anni e venuti a noia, sono esatti.

Ho sentito, caro Marcellino, che Ferrari nella sua conferenza stampa, ha parlato di ben diciotto voci per le quali la casa di Maranello sarebbe debitrice delle industrie straniere dell'accessorio. Ho sentito che non sono mancate da parte del nostro costruttore parole sferzanti nei confronti di certe case italiane che da anni hanno lasciato le competizioni. Bisogna riconoscere però che i rapporti della Ferrari con questi preziosi collaboratori stranieri non sono così «vincolanti» come quelli ai quali deve sottostare la Tecno.

La Firestone non impone soltanto piloti americani alla casa di Maranello, né la Shell proibisce alla Ferrari di avere un Merzario o un

Gli esiliati

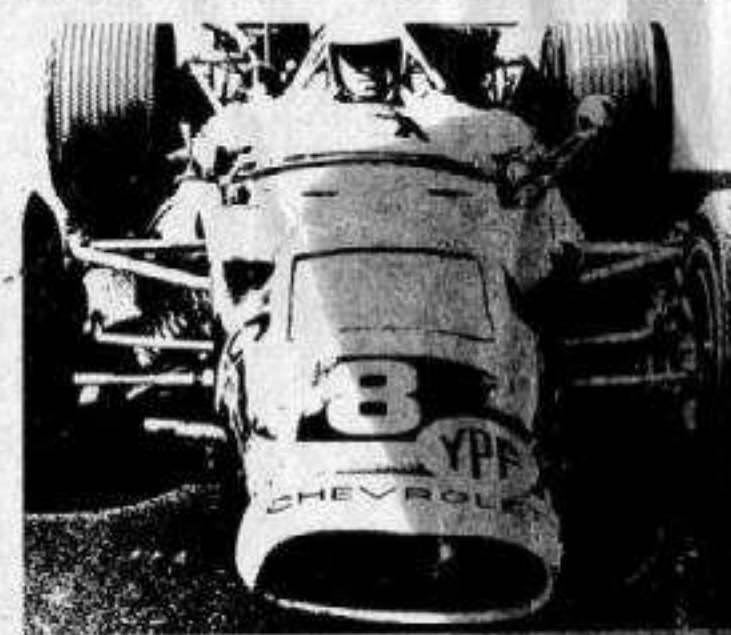
Giunti. Insomma, caro Marcellino, ho l'impressione che i Pederzani abbiano avuto come un rabbioso gesto di rivolta verso un paese che automobilisticamente ha dato loro poco o nulla. E' un discorso amaro, il mio, e purtroppo neppure costruttivo. Un semplice sfogo, forse anacronistico, certo sincero.

Quale sarà il risultato di questo esilio della Tecno? Che delle sue imprese parleranno molto più i giornali francesi di quelli italiani. E' quanto vuole, ovviamente, la casa petrolifera che ha siglato l'accordo. E' quanto i fratelli Pederzani avrebbero voluto evitare. E' quanto l'automobilismo italiano, fatto di tanti convegni, di tantissime parole e di pochi fatti, si merita. Buon Anno.

il senatore

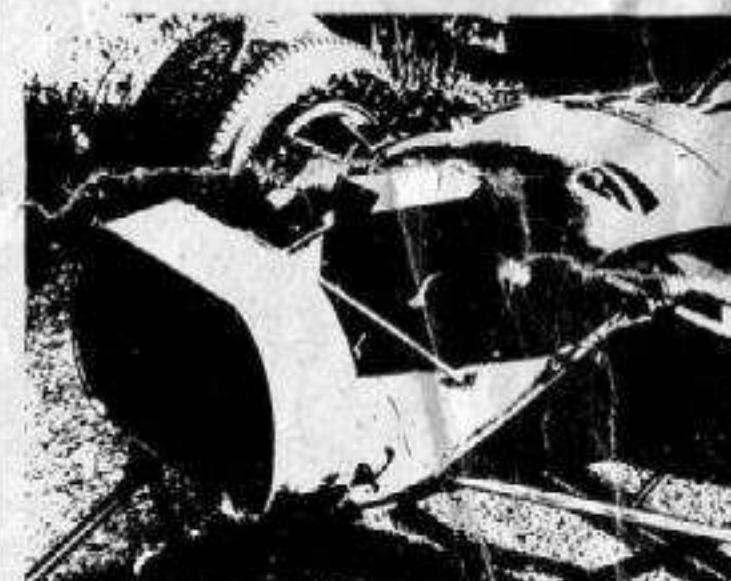
Leggere subito

nelle pagine seguenti



I camion
Formula 1

Henry FORD
si ribella
al «cuscino»



HO VISTO
la nuova Ferrari

CORRIERE CORSE?

Le rubriche
settimanali

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

IL GIORNALE delle Scuderie

36 KARTING

38 Il giornale del CLUB

40 TUTTESPRINT

42 SCRIVETE

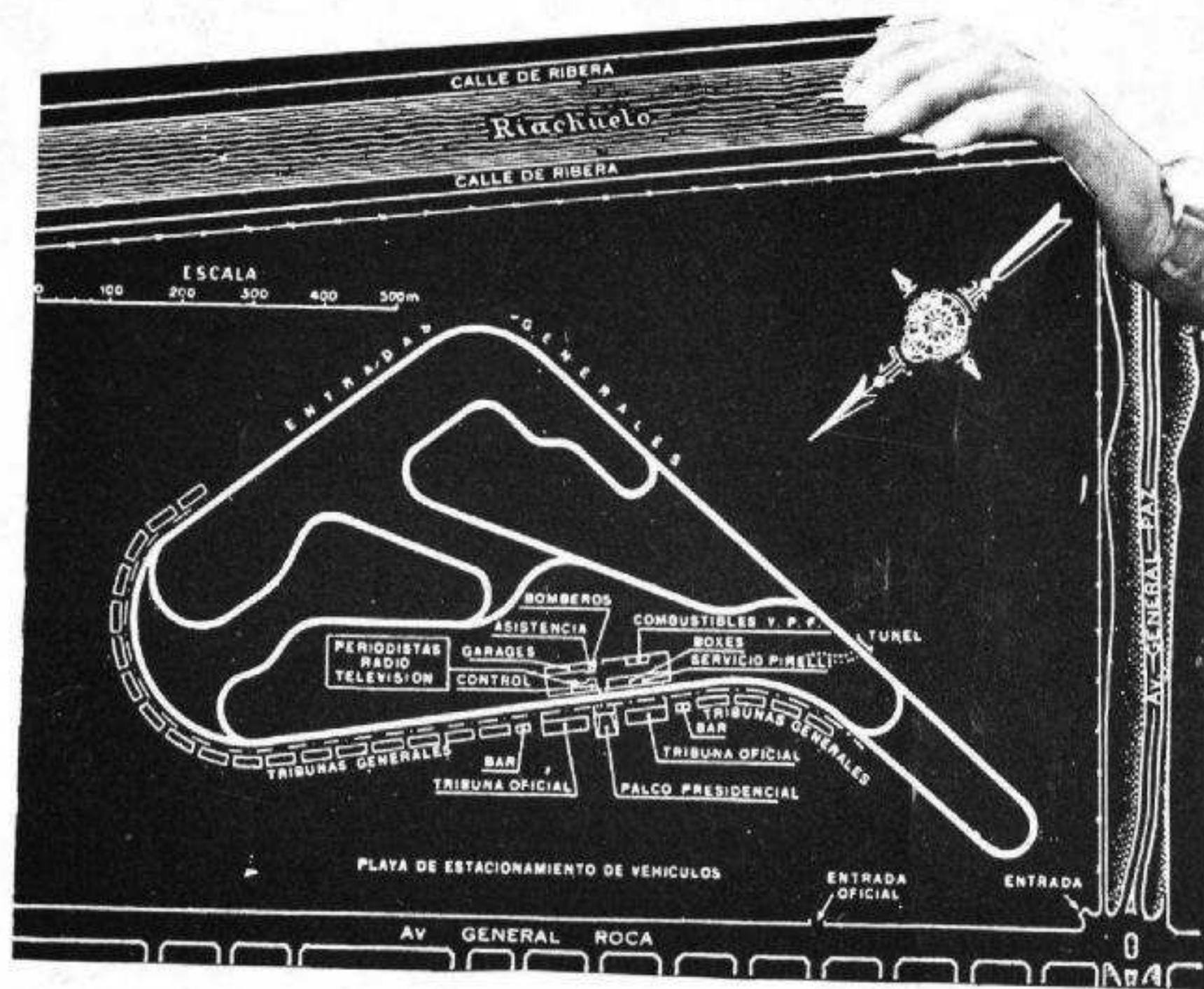
Al traguardo della

1000 CHILOMETRI ARGENTINA

il primo atto del « mondiale » 1971

si ricomincia

Il primo appuntamento « mondiale » del 1971 è già alle porte. Ormai, sfruttando il clima australe, le corse si possono svolgere senza soluzione di continuità, e mentre fino all'anno scorso era la 24 ore di Daytona ad inaugurare il calendario, ora è la 1000 KM argentina ad aprire le « ostilità ». La gara di Buenos Aires, dopo il positivo collaudo dell'inizio '70, è stata ora reinserita nel calendario mondiale, nel quale era rimasta fino al '60. In Argentina, tutto è pronto per la corsa, il pubblico, la pista ed anche l'organizzazione, che sta provvedendo a perfezionare le iscrizioni con le varie squadre. Stando alle ultime notizie queste saranno le vetture protagoniste:



Juan Manuel Fangio (a destra) col presidente del Club YPF signor Boeri e col pilota argentino Copello. Sotto, i vari tracciati dell'auto:romo di Buenos Aires.

10 GENNAIO: 1000 KM BUENOS AIRES

24 GENNAIO: CORSA DI FORMULA 1



PORSCHE Alla Temporada la casa di Stoccarda sarà per vincere, anche se com'è noto non parteciperà ufficialmente al campionato. Sarà rappresentata dalla John Wyer-Gulf, che avrà due 917 rinnovate per **SIFFERT-BELL** e **RODRIGUEZ-OLIVER**. La squadra Porsche-Gulf sarà affiancata dalle altre due 917 del Martini Racing Team, una per **ELFORD-LARROUSSE** e l'altra per **MARCO-AHRENS**. Infine vi saranno alcune vetture di scuderie private, fra cui la 917 di **NEUHAUS-KHAUSEN** e la 908 di **BAGRATION**.

FERRARI La partecipazione ufficiale della Ferrari sarà limitata ad una sola vettura, cioè la recentissima 312P tre litri così perfettamente comportatasi nei collaudi a Kyalami. Alla guida di questa vettura, che

verrà in Argentina per « farsi le ossa », saranno **IGNAZIO GIUNTI** ed **ARTURO MERZARIO**. La casa di Maranello avrà in corsa alla Temporada anche delle 512 private, fra cui quella della Filipinetti per **BONNIER-PARKES**, quella di **LOOS** (entrambe alleggerite tipo 512 M) e quella dello spagnolo **JUNCADELLA**.

ALFA ROMEO Quella dell'Alfa sarà la squadra ufficiale più numerosa; infatti l'Autodelta ha iscritto quattro delle sue vetture SP rinnovate, con i seguenti equipaggi: **DE ADAMICH-PESCAROLO**, **STOMMELEN-GALLI**, **FITTIPALDI-HEZEMANS**, ed un quarto equipaggio.

CONTINUA A PAGINA 6

RAD

issima

MATRA-SIMCA La casa francese sarà in Argentina con un solo esemplare della sua SP, la MS 660, la rinnovata tre litri che Bernard Boyer ha ridisegnato. Alla guida avrebbero dovuto essere i due piloti ufficiale della Matra, cioè Beltoise ed Amon, solo che il neozelandese andrà a corrersi la Tasman Cup in patria, e così al fianco di **BELTOISE** è stato chiamato **FRANCOIS CEVERT**.

Saranno alla partenza anche molte altre vetture, di tutte le cilindrate, e fra le 3000 Prototipo è da segnalare la presenza della **MCLAREN-FORD** della scuderia Evergreen

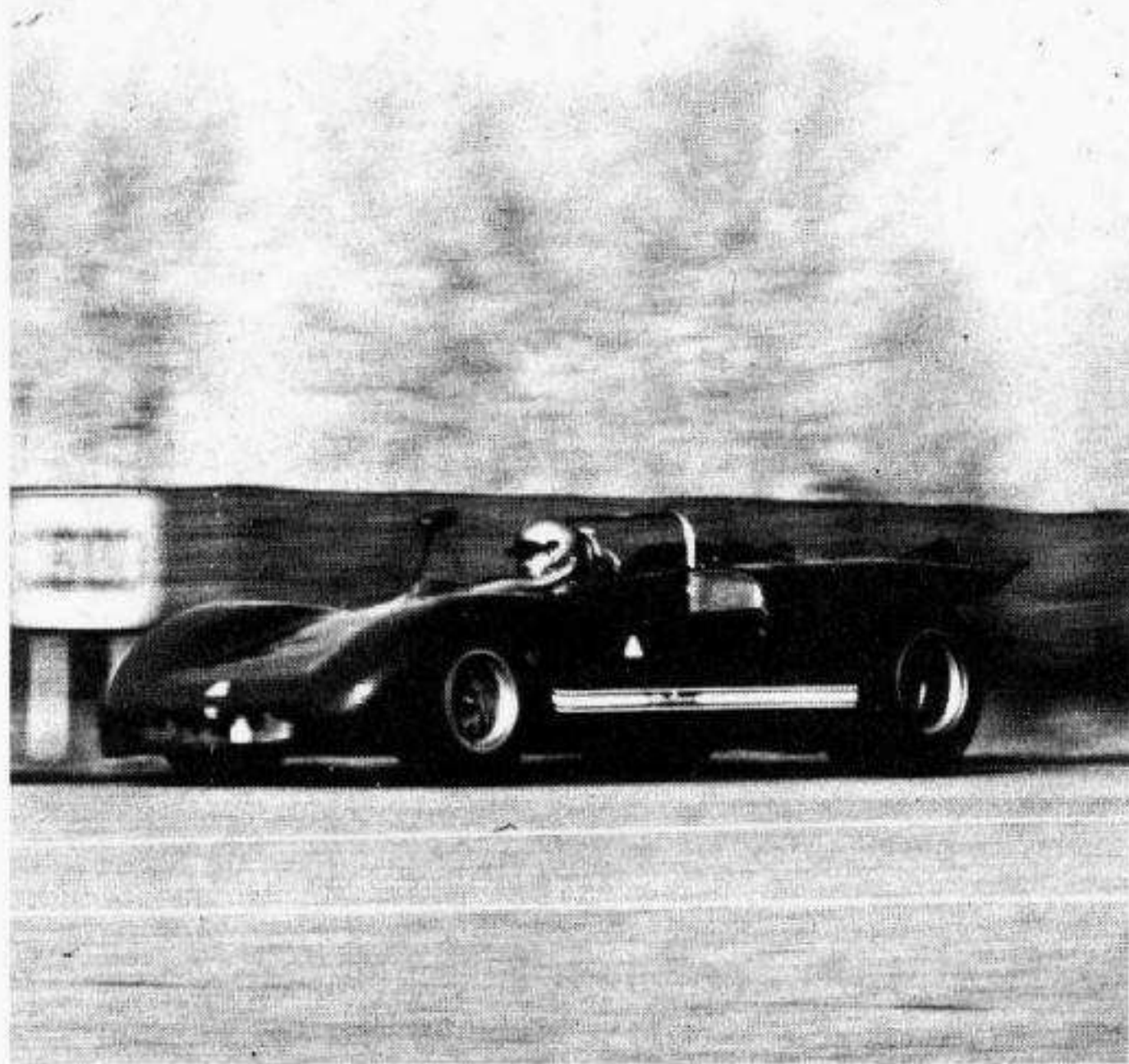
(per Chris Craft e John Miles) e della **BERTA-FORD** con Di Palma e (probabilmente) **Marincovich**.

Per quanto riguarda la partecipazione dei piloti argentini c'è da segnalare la presenza di **Carlos Reutemann** in coppia con **Soler-Roig** su una **PORSCHE 917**; di **Jorge Omar del Rio** che farà coppia con **David Wyer** su una **LOLA T 210**; di **Pablo Brea** che guiderà la **PORSCHE 917** di **Dominique Martin**; inoltre, altri piloti locali da designare affiancheranno **Daniel Rouveyran** su una **LOLA T 210**, ed avranno una guida da **Chinetti** su una **FERRARI 512 S**.

Intanto i responsabili dell'ottimo autodromo municipale di Buenos Aires, hanno provveduto, con la collaborazione di Manuel Fangio, a un ulteriore perfezionamento dell'impianto. Fangio, accompagnato dai responsabili del club YPF, organizzatore della «Temporada», ha compiuto un'accurata ispezione del circuito, constatando come i lavori di perfezionamento siano stati fatti intelligentemente.

Essi riguardano la parte esterna della lunga curva dopo il traguardo, che è stata asfaltata ed allargata con l'abbattimento di alcune piante. E' poi stato rifatto parte del manto nella parte mista del circuito, e sistemato un guard-rail a dividere la zona dai boxes. Infine, sono stati anche piazzati dei cartelli presegnalatori delle curve, con la progressione dei metri mancanti e frecce indicanti il senso della curva stessa.

Come si può notare, gli argentini — che pure possiedono uno degli autodromi più sicuri del mondo — non esitano a perfezionarlo continuamente, a differenza di certi altri autodromi del vecchio continente.



Questa è l'ultima versione dell'Alfa Romeo 333, provata al Ricard da Pescarolo, che verrà utilizzata già dalla 1000 Km argentina il 10 gennaio



Tre FERRARI nella F.1 a BAIRES tre TECNO in BRASILE (F. 3)

Pur essendo la gara più importante, e l'unica con titolazione internazionale, la **1000 KM DI BUENOS AIRES** non esaurirà l'interesse degli sportivi per le gare dell'America latina. Infatti, nello stesso autodromo della capitale argentina si disputerà una gara per vetture di **FORMULA 1**, il 24 gennaio, iscritta ed organizzata con il preciso intento di creare un precedente alla eventuale richiesta di validità mondiale, esattamente quello che è stato fatto per la 1000 Km che, riedita nel 1970 è stata inserita nel calendario delle prove qualificative per il Mondiale Marche 1971.

Le trattative per questa corsa sono un poco difficoltose, considerato l'onere di una trasferta così importante senza l'incentivo dei punti del campionato, comunque sembra che al via saranno parecchie squadre ufficiali, se non altro per collaudare i nuovi modelli in vista della prima prova valida, quella di Kyalami. La Ferrari sarà presente con tre vetture, con **ICKX**, **REGAZZONI** e **GIUNTI**.

Inoltre, come più volte ricordato, parallelamente alla «Temporada Argentina», si svolgerà in **BRASILE** un'altra «TEMPORADA» (visto

che questa definizione calza a pennello per tutte le gare in serie), quella che vedrà, all'autodromo di Interlagos, affrontarsi per tre volte (il 10, il 17 ed il 25) i migliori piloti europei di F.3 invitati in Sud America con le loro monoposto nella versione 1000 cc., cioè con il motore della formula scaduta il 31 dicembre '70.

Degli italiani, saranno com'è noto al via, con le **TECNO CLAUDIO FRANCISCI**, **GIANCARLO GAGLIARDI** ed il neo campione italiano (e casso d'oro 1970 AUTOSPRINT) **GIOVANNI SALVATI**.



Ecco il motore Ford, uguale a quello usato dalle F. 1. Il telaio è rimasto tubolare, molto semplice e robusto, mentre modifiche sono state apportate alle sospensioni (con nuove gomme) ed al peso, che è calato di 80 kg in totale, raggiungendo il traguardo di 590 kg

m. g. crepaldi
automobili
s.a.s.

da 20 anni
concessionario
Ferrari

Concessionaria Lombardia:
automobili Ferrari Modena s.p.a. - Sefac

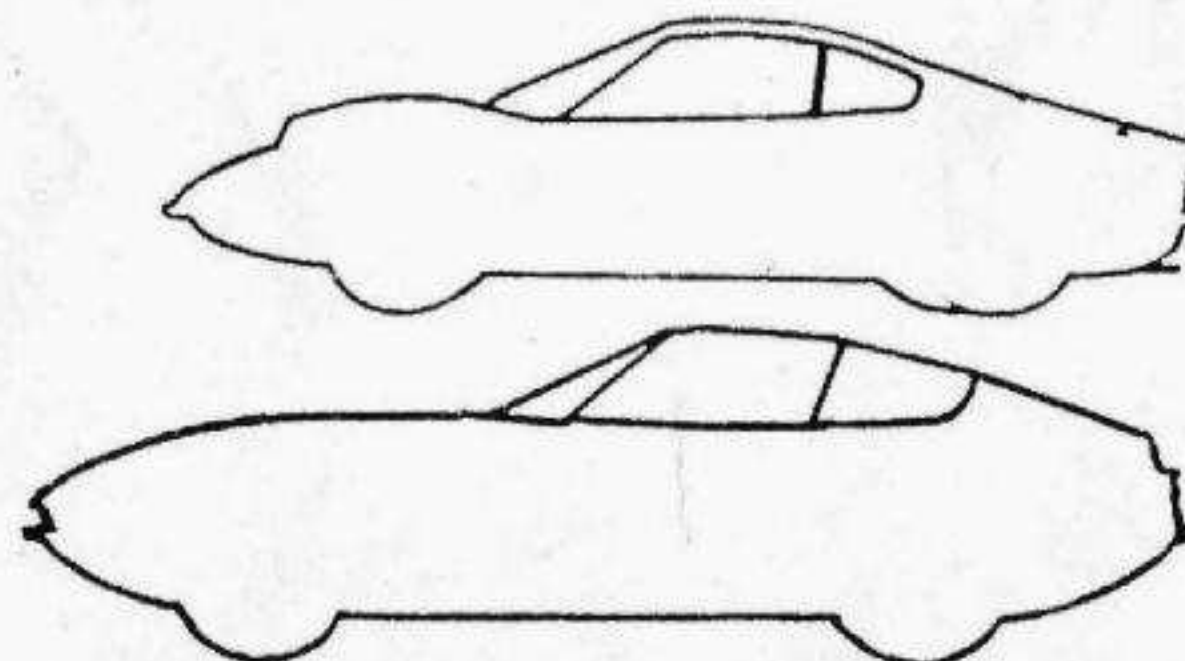
Dino agenzia *piuinfarina*

Centro di vendita:
via S. Marco 26 - 20121 Milano - Telefono 632.275 - 632.736
Centro assistenza e vendita:
via Fioravanti 17 - 20154 Milano - Telefono 335.513 - 314.354
Ufficio vendite e servizio ric.:
via Niccolini 33 - 20154 Milano - Telefono 345.058 - 347.007



al servizio
del cliente
anche
nei giorni festivi

Vendita Assistenza, ricambi ed accessori originali, elettrauto, carrozzeria grandi riparazioni
 Personale altamente qualificato «BEM» bilanciatura
 Negozio ricambi al servizio delle autofficine e carrozzerie.



Dino 246 GT

365 GTB 4 Daytona



Torna in corsa contro i rivali
europei il prototipo argentino

Rivedremo la BERTA filare...

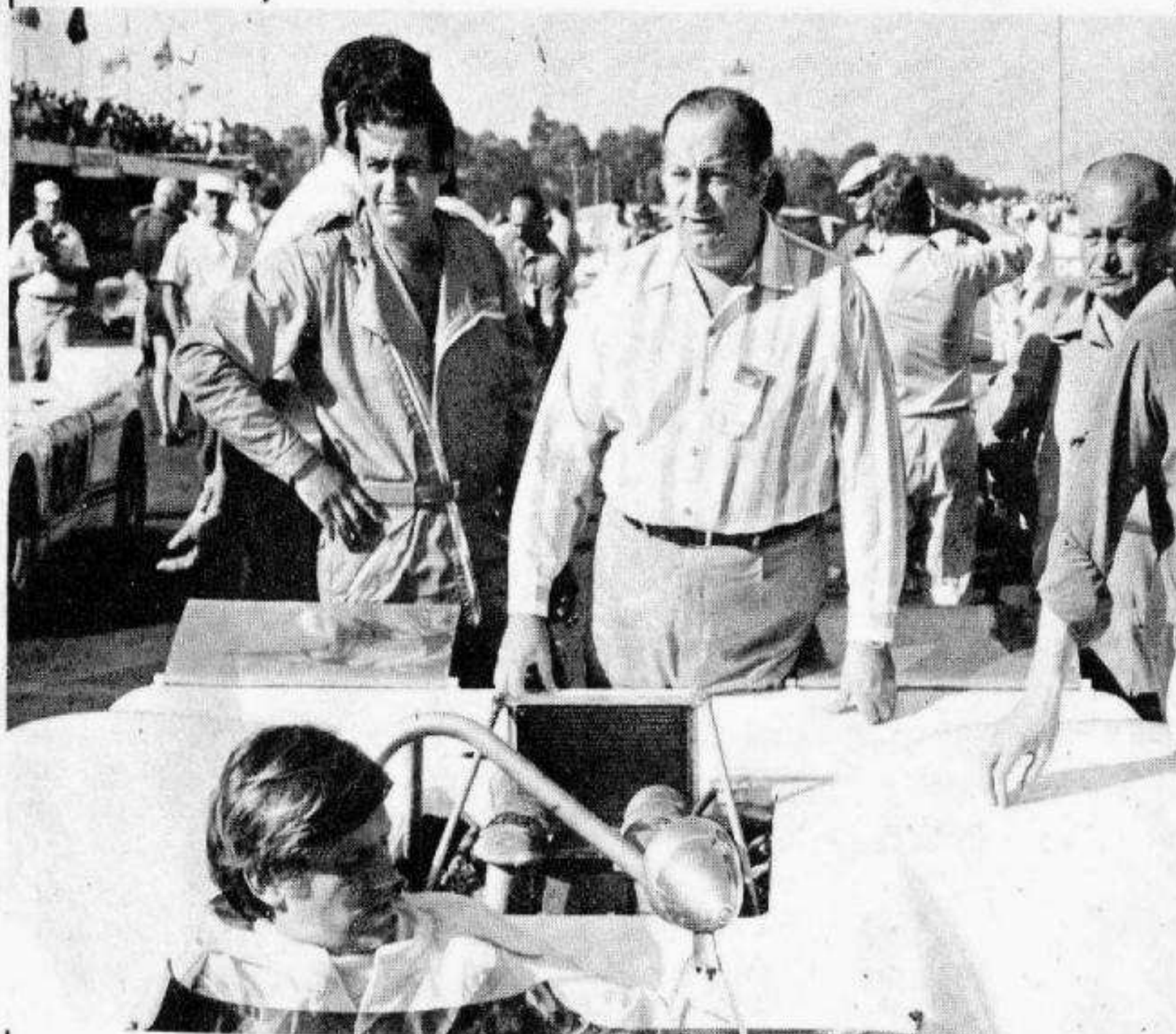
La Berta SP in azione durante la 1000 KM dello scorso anno, alla prese coi sorpassi delle macchine lente. Questa vettura fu poi aggiornata per le gare argentine dotandola di un motore Tornado sei cilindri, mentre il nuovo modello utilizzerà il Ford-Cosworth

Oreste BERTA chi è

Nato a Rafaela il 29 settembre del 1938, Oreste Berta si è appassionato al motorismo fin da bambino. A undici anni entrava in possesso di un motore Ducati-Cucciolo da 48 cc e trafficandovi attorno scopriva i misteri della distribuzione e delle regolazioni. Dopo poco tempo cominciava ad effettuare delle vere e proprie preparazioni sportive, e vi riusciva tanto bene che oltre a fare i motori vincenti nelle gare argentine era stato in grado addirittura di mettere a punto una Ducati bialbero che a Daytona in una prova del campionato mondiale riusciva a fare meglio delle macchine ufficiali.

Entrava subito dopo a far parte del reparto sperimentale della IKA-Renault e le preparazioni Berta delle Renault diventarono proverbiali e imbattibili. Come è stato negli ultimi anni per le preparazioni delle «Torino», che tra l'altro hanno vinto tutte le gare della categoria Turismo Carretera del 1967.

Costantemente alla ricerca del perfezionamento, Berta ha co-



struito e fatto correre nelle categorie Turismo Carretera e Sport Prototipo macchine che quando non vincevano avevano almeno ottenuto le migliori prestazioni.

Nel 1969 era tra i tecnici che hanno preparato le Torino che hanno partecipato alla Maratona del Nurburgring ed è stato durante questa gara che è nata l'idea di costruire il primo prototipo argentino rispondente alle norme internazionali primo passo dell'inserimento argentino nelle corse rette dai regolamenti della FIA. Oreste Berta (nella foto al volante della vettura è DI PALMA) è sposato e ha un figlio di otto anni.

BUENOS AIRES - Il prototipo Berta che ha suscitato tanto interesse alla scorsa Temporada 1970 è la prima realizzazione argentina di una macchina in accordo coi regolamenti internazionali. Macchina che ha fornito buone prestazioni, e quindi certamente ben realizzata, ma che in ogni caso ha avuto il duplice pregio di essere la prima mossa di avvicinamento degli argentini alle regolamentazioni internazionali, fatto importante, e di essere stata costruita in pochissimo tempo. Quest'anno sarà ancora di scena, però aggiornata e modificata dopo le delusioni europee, soprattutto al Nurburgring, quando finì l'avventura.

La nascita della Berta venne decisa nell'agosto del 1969 quando un gruppo di argentini venne in Europa per partecipare alla «Maratona» del Nurburgring con le vetture Torino costruite in Argentina. Insieme coi piloti e con Fangio c'era il preparatore Oreste Berta e Patricio Peralta Ramos che è proprietario del giornale «La Razon» che appoggia in ogni modo le corse automobilistiche. Si ricorderà come per la Temporada della F.2 quel giornale abbia acquistato una Brabham che ha messo a disposizione dei piloti locali Copello e Reutemann.

Per la stagione dei prototipi Patricio Peralta aveva in mente di effettuare la stessa operazione, acquistando una macchina in Europa, ma piano piano, anche perché sul mercato c'erano soltanto macchine usate, è nata l'idea di acquistare soltanto un motore e di costruire in Argentina una nuova macchina. Cosicché prima di rientrare in Argentina Peralta, Berta e Fangio andarono in Inghilterra a comprare un motore Cosworth 8 cilindri che riuscirono ad avere (tra l'altro con

loro sorpresa poiché non speravano di ottenerlo). E il 4 ottobre dell'anno scorso il motore era in Argentina, insieme con il cambio.

Da allora è cominciata la progettazione e costruzione della macchina. E fecero in fretta. In tre mesi, infatti, non soltanto la macchina era pronta, ma venne anche rifatta perché durante le prime prove di collaudo Cacho Franco usciva di strada praticamente distruggendola.

La macchina è stata costruita nella officina di Oreste Berta a Alta Gracia, paesino alla periferia di Cordoba, vicino all'autodromo. La versione '70 costituita da un telaio tubolare a traliccio che ricorda quello delle Brabham sport e che ha tubi di differente diametro e sezione (quelli principali da 38 mm. con spessore di 1,2 mm e quelli secondari da 25 mm con spessore di 1,5 mm.).

Il motore Cosworth integra la struttura portante, come avviene nelle F.1 ed è unito al telaio in quattro pun-

ti, che sono in sostanza quelli maggiormente sollecitati. Il cambio è lo Hewland DG 300.

La sospensione anteriore è a braccio unico superiore con triangolo aperto inferiore, integrata da bracci di reazione; la sospensione posteriore è un poco originale, con portamozzo largamente dimensionato e fuso in lega leggera. Nella parte superiore c'è un unico braccio mentre nella parte inferiore i bracci sono due, quasi paralleli che hanno angolazione variabile. Due puntoni di reazione completano la sospensione posteriore. Insieme ovviamente con i classici ammortizzatori e molle che hanno una angolazione di 48 gradi.

I serbatoi del carburante sono posti di fianco all'abitacolo e sono ognuno di 60 litri, con involucro esterno di alluminio e interno di materiale plastico con schiuma di poliuretano, serviti da due pompe elettriche Bendix.

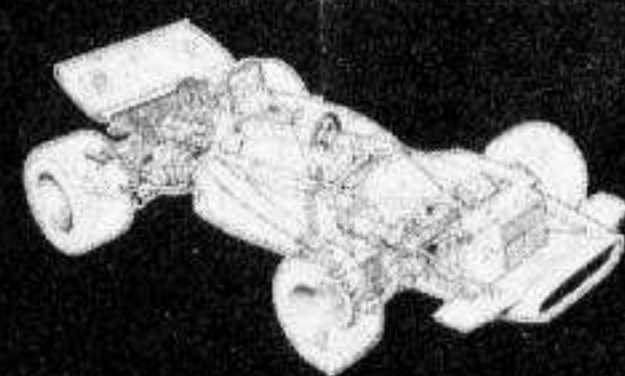
Le canalizzazioni per l'acqua tra motore e radiatore anteriore sono indipendenti dal telaio e sono in alluminio. La carrozzeria è in materia plastica e pesa 28 chili.

Inizialmente erano state provate ruote ed alberi di trasmissione originali, con i giunti uguali a quelli delle Lotus, ma durante le prime prove i giunti non resistevano e Berta preferì non correre rischi adottando alberi, giunti e ruote della Lola T 70, notevolmente surdimensionati.

Le dimensioni della macchina sono le seguenti: passo 230 cm, carreggiata anteriore 147 cm, carreggiata posteriore 146 cm. Il peso della macchina completa della apparecchiatura antincendio è di 660 chili.

La linea aerodinamica è notevole pur se soltanto disegnata e realizzata senza ausilio di strumentazione ausiliaria (tunnel del vento).

C'è anche questo

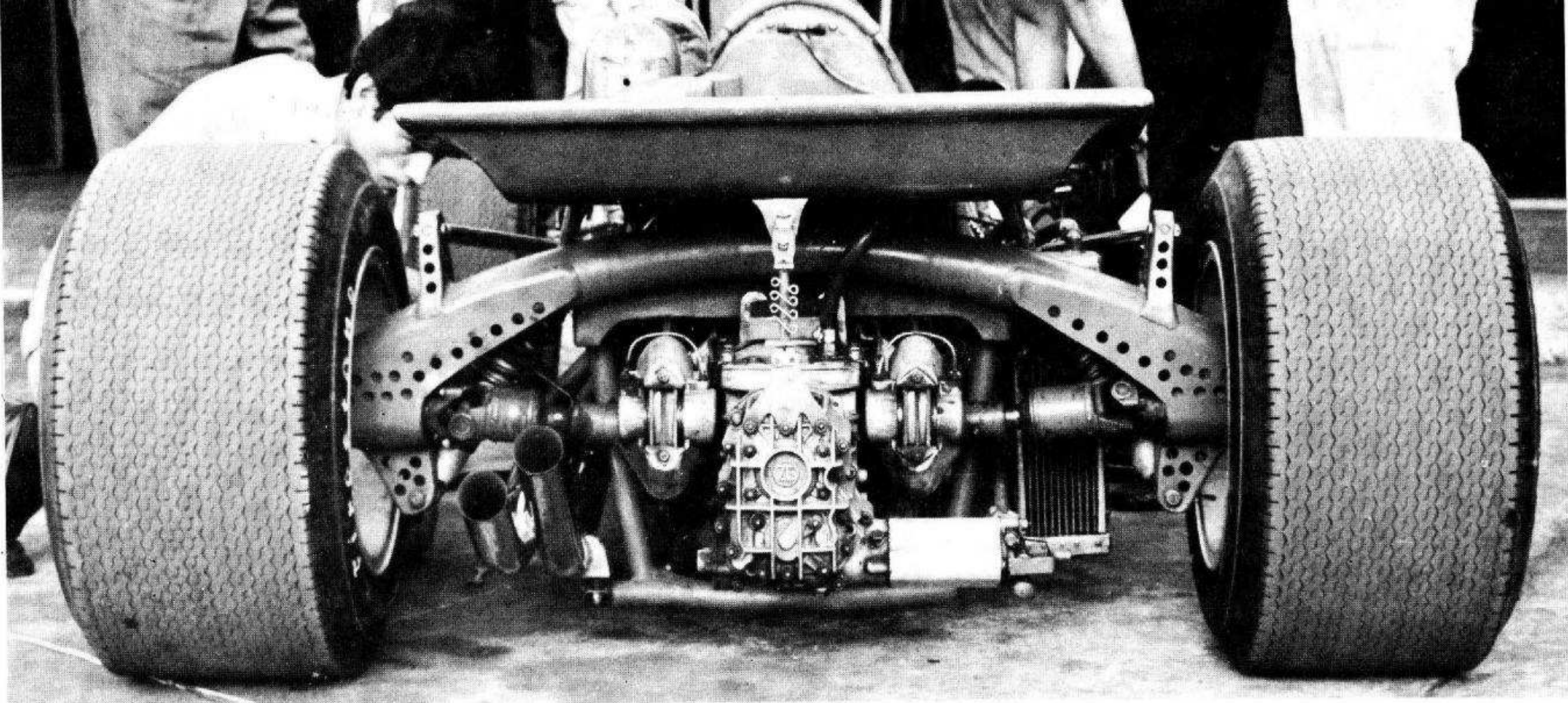


su **AUTO SPRI NT 70**
numero speciale
1000 LIRE

L'altra FACCIA

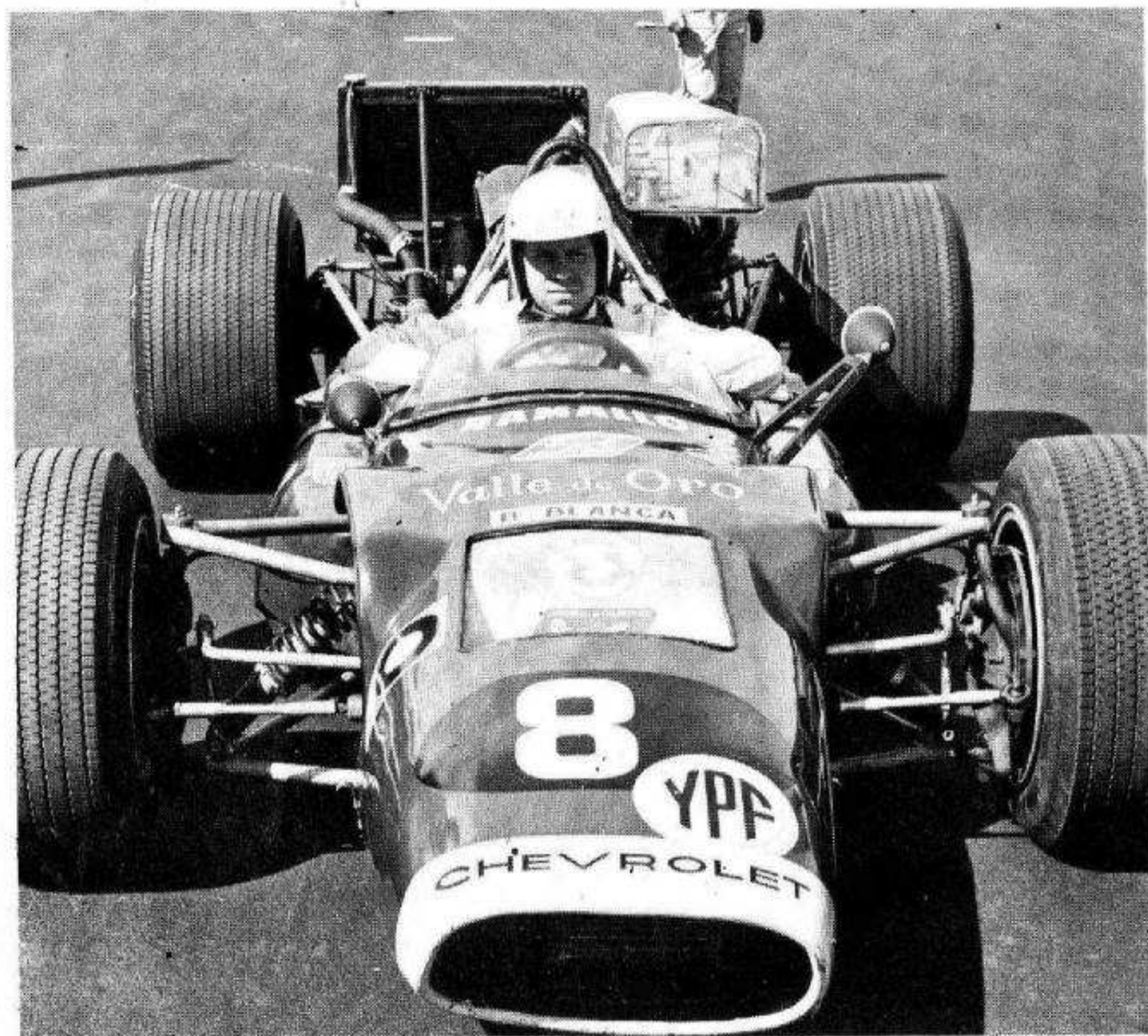
dell'
ARGENTINA

A destra, la F. 1 di Requejo, con motore Chevrolet. Notare il pesante ponte posteriore De Dion, il radiatore dell'olio a destra ed il cambio ZF: sembra proprio un autotreno. Ma si aggiorneranno

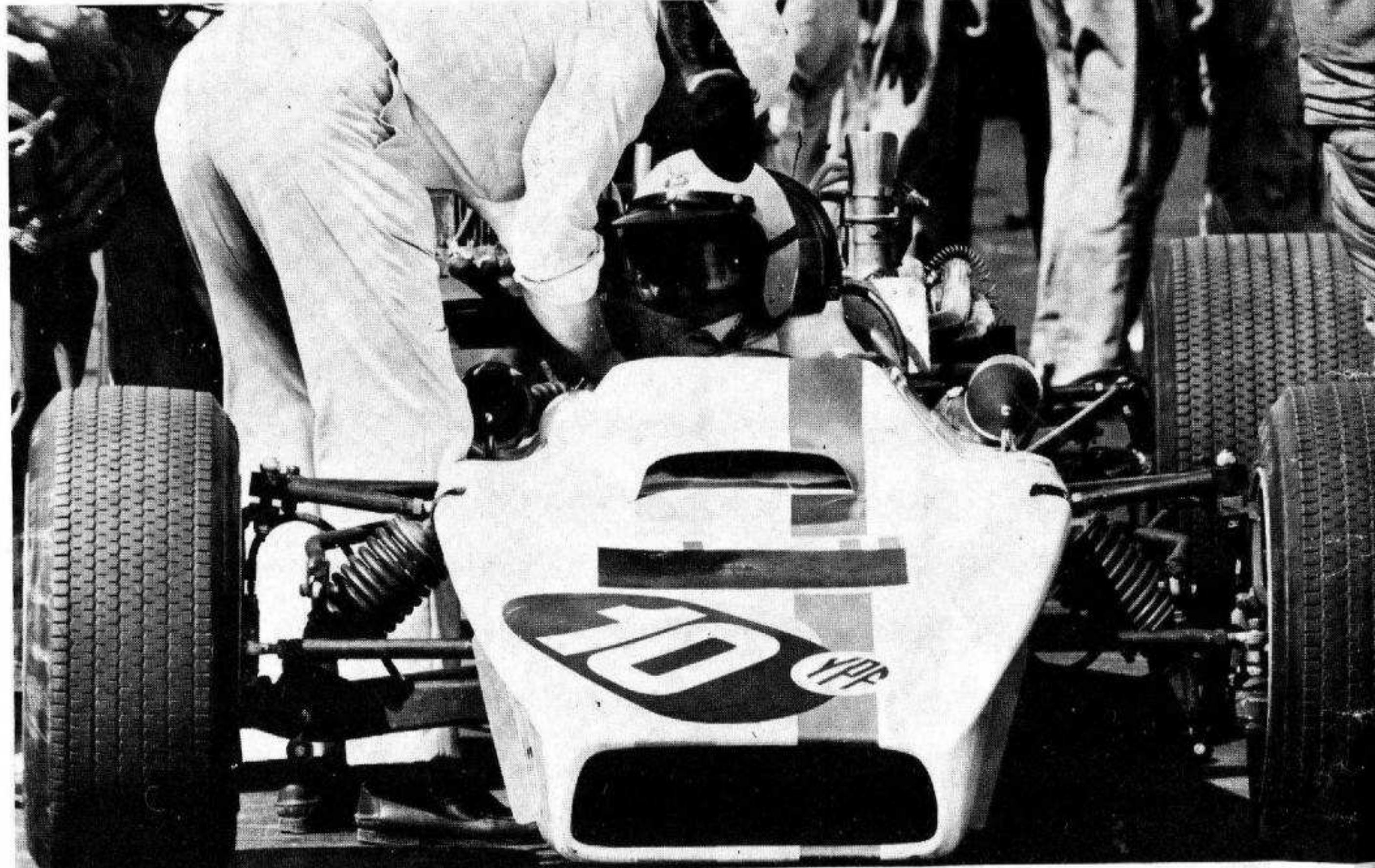


I camion «F. 1»

Sotto, la migliore delle F. 1 argentine resta la Sprint-Chevrolet di Jorge Ternengo. Anch'essa è costruita senza economia, basta guardare i bracci della sospensione anteriore. A destra, la Dodge di Cubertino è abbastanza filante, grazie ai radiatori esterni



Questa è la massiccia Chevrolet di Mauricio Garcia. Notate come il radiatore dell'olio sia nel musetto, mentre quello dell'acqua è dietro al pilota alla sua destra sempre per ragioni di ingombro



SPECIALE PER AUTOSPRINT

BUENOS AIRES - L'Argentina è il paese, dove l'automobilismo raggiunge addirittura la popolarità del calcio, dove gli assi del volante sono dei personaggi noti non solo agli appassionati d'automobilismo, ma a tutta la gente. Le prime gare automobilistiche risalgono agli inizi del secolo, e via via l'automobilismo ha formato la sua storia, la sua tradizione.

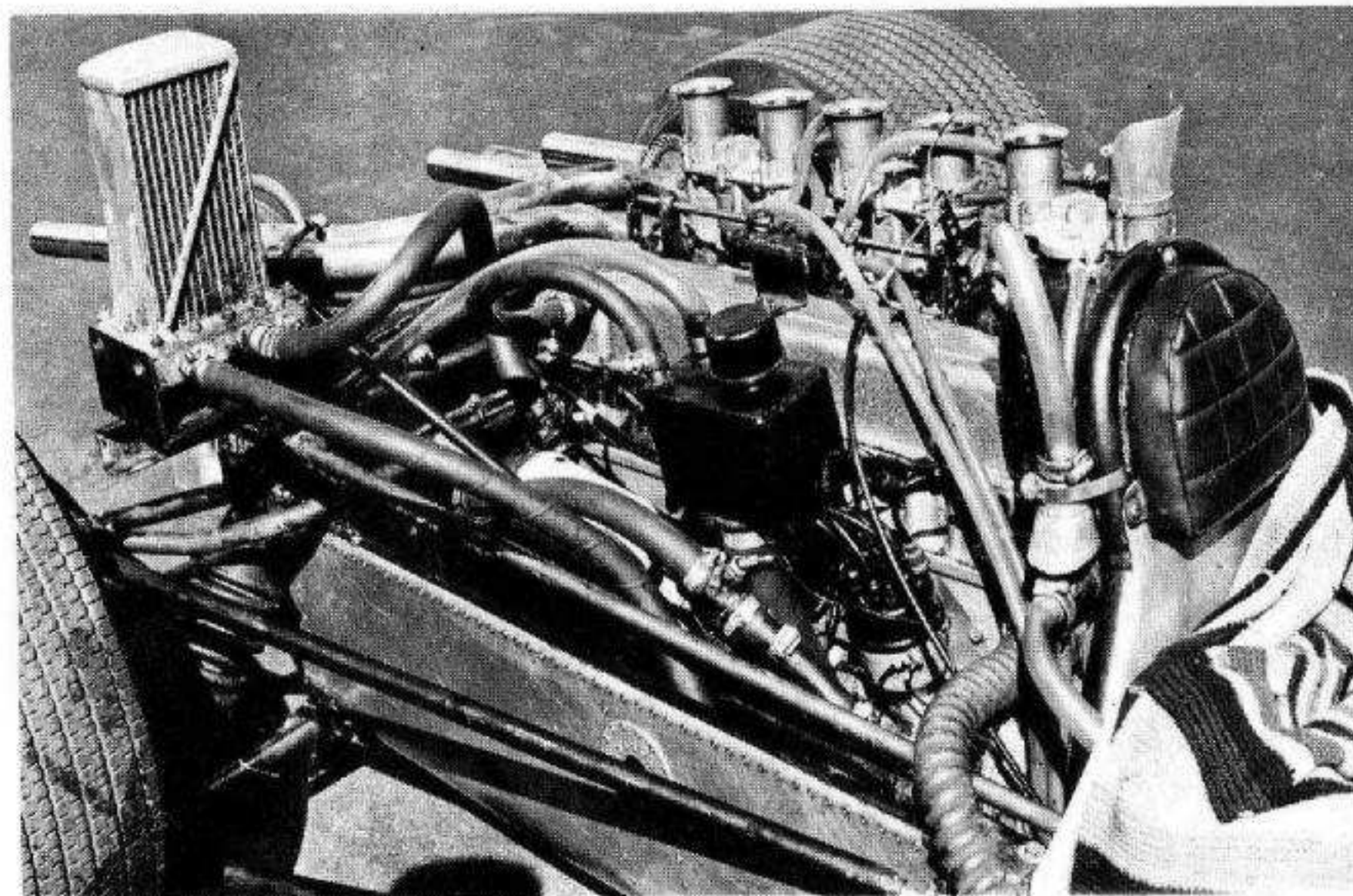
Dopo la seconda guerra mondiale più di qualche argentino raggiungeva una notorietà internazionale. Poi venne fuori il grande Juan Manuel Fangio, il cinque volte campione mondiale. Però anche i vari Froilan Gonzales, Onofre Marimon, Roberto Mieres si facevano un nome nelle corse europee, mentre gli indiatolati fratelli Juan e Oscar Galvez coglievano una vittoria dopo l'altra nel Sudamerica. Qui ci si appassionava per le corse tipo Mille Miglia, gare infernali su terra battuta, su strade polverose che conducevano da un paese all'altro.

Oggi però le corse su strada di velocità non sono più ammesse dalla legge, ma gli argentini hanno saputo ricorrere ai ripari, costruendo un'autodromo dopo l'altro. Con l'abolizione delle corse su strada e con l'evoluzione delle gare negli autodromi il volto dell'automobilismo di questo paese ha subi-

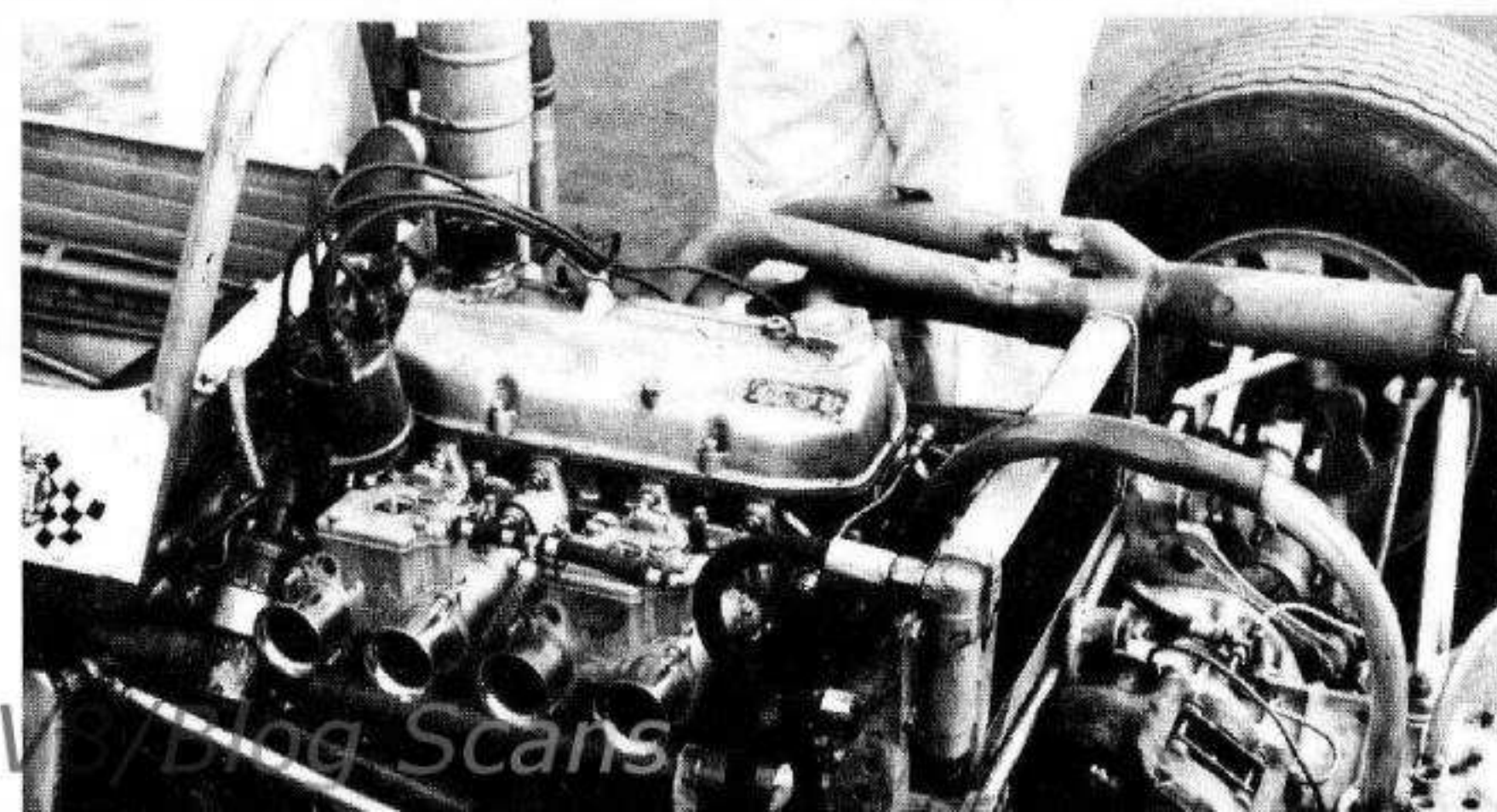
to un cambiamento. Oggi non ci si bada più quasi unicamente sulla popolarissima categoria «turismo de carretera» (una specie di categoria gruppo 2 con delle macchine derivate da quelle della produzione nazionale) ma ci si è avviati verso i prototipi e le monoposto, che però devono sempre essere azionate da motori «di serie».

Formula 1 « 4000 »

Per la formula 1 il regolamento nazionale prevede dei motori di produzione, preparati, con una cilindrata massima di quattro litri. Bisogna sottolineare ancora che la Argentina dispone di un'industria automobilistica assai importante — si possono contare una decina di fabbriche che generalmente producono dei modelli nordamericani o europei, come Ford Chevrolet, Dodge, Chrysler, Renault, Fiat, Citroen, Peugeot — quindi è logica la soluzione di far adottare dei motori del proprio paese. Nella formula 1 si usano quasi esclusivamente delle unità con sei cilindri in linea della Ford, Chevrolet e Dodge. Questi propulsori con distribuzione ad aste e bilancieri, alimentati da carburatori (l'iniezione viene esclusa dal regolamento) pesano dai 210 ai 220 chili, mentre la loro potenza va dai 290 ai 310 cavalli. Una delle migliori macchine attuali, quella di Omar Cu-



Sopra, il motore sei cilindri Chevrolet della vettura di Ternengo, che possiede un telaio monoscocca costruito con raffinatezza. Sotto, questo è un Fiat 1500 per la F. 2 argentina. Ha circa 135 CV



bertino, viene azionata da un sei cilindri Dodge, che eroga 305 cavalli a 5800-6000 giri. Quindi siamo lontanissimi dalle potenze da «Grand Prix», che oggi oscillano tra i 420 e i 450 cavalli, per una cilindrata di soli tre litri. Però non dimentichiamo che i motori argentini sono delle unità di serie assai semplici, e non dei motori di massima sofisticatezza.

Il Ford otto cilindri a V non viene usato, dato il suo peso impressionante di ben 320 chili. I sei cilindri nella maggioranza dei casi sono accoppiati ad un cambio ZF con cinque marce. I freni provengono dalla produzione nazionale, però si tratta di un brevetto Girling.

Il peso minimo prescritto dal regolamento è assai generoso: 650 chili per la formula uno e 450 chili per la formula due. Questo margine di peso è una delle ragioni per cui le monoposto argentine sono assai ingombranti, quasi mastodontiche, poiché qui non si è dovuto ricorrere ancora ad una «caccia al chilogrammo» tirata alle spasimo, all'uso di materiali leggeri e costosi, alla riduzione massima di qualsiasi dimensione.

Il grande problema degli argentini sono le gomme che per loro costano un patrimonio (il dramma di VIANINI è stato per le gomme): infatti queste devono essere importante dagli Stati Uniti (Fire-

EXPO AUTO

anche a Mar
del Plata
(col ruggito
della
«Alfetta» 158)

BUENOS AIRES - Nell'ambito delle manifestazioni che alliegheranno l'estate nella magnifica città balneare di Mar del Plata vi sarà pure la «EXPO AUTO 71». In sessanta stands su 6.500 metri coperti saranno esposte vetture antiche (il parco macchine antiche argentino è veramente superbo), vetture moderne fornite dalle varie case costruttrici argentine e tutta la gamma di vetture da corsa di tutti i tipi e categorie che hanno fatto storia sia nella vita automobilistica sportiva argentina sia in quella mondiale.

Vi sarà un «microcine» nel quale verranno proiettate pellicole delle corse automobilistiche antiche e recenti e vi saranno pure trasmissioni radio dirette dalla Mostra, preparate da giornalisti specializzati e con la diretta partecipazione di assi dell'automobilismo e fra questi anche i piloti che interverranno alla «Temporada».

La Mostra si chiuderà il 7 marzo, sarà diretta e preparata sotto la supervisione di Juan Manuel Fangio, dal corridore Jorge Cupeiro, vicecampione argentino di SP, ed una giuria composta da personalità conosciute nel campo sportivo argentino procederà alla consegna di premi alla migliore presentazione delle vetture, al miglior stand, alle vetture la cui sto-

ria sia più interessante sia sotto il profilo progettazione o corse, alla migliore auto di serie esposta ed infine al più bello fra tutti i modelli esposti. La commissione che «deterà legge» per i premi avrà fra i componenti anche Juan Manuel Fangio, Oreste Berta, Oscar Galvez e Carlo Pairetti.

Fra le vetture più interessanti che il pubblico potrà ammirare vi sarà l'Alfetta 158 con la quale Fangio vinse il suo primo campionato mondiale. Questa vettura sarà presentata pure all'Autodromo durante la Temporada e Fangio percorrerà alcuni giri di pista pilotandola, prima della partenza della 1000 KM di Buenos Aires. Nello stesso tempo Oscar Galvez piloterà l'Alfa 3800 che vinse nel circuito di Retiro contro gli assi italiani Taruffi, Ascari ed altri, nel 1947. Sarà interessante vedere di nuovo in pista simultaneamente le due vetture. Inoltre sarà presentata la famosa REO di Ernesto Blanco che fece epoca in Argentina agli albori dell'automobilismo da corsa, assieme il Berta LR, la coupé Turismo Carretera di Galvez, la SP di Garcia Veiga ecc. Insomma una mostra interessante che attirerà moltissimo pubblico.

a. c. b.



stone e Goodyear), quindi bisogna pagarle sodo, poiché il governo impone dei diritti doganali immensi per tutti i prodotti di importazione. E' questa anche la ragione per cui in Argentina le automobili di fabbricazione straniera sono cosa assai rara. Sono quasi esclusivamente il privilegio dei diplomatici. Una Mercedes-Benz 250 SE costerebbe per esempio quanto una Rolls-Royce in Italia. Ma veniamo alle gomme da corsa. Per un pneumatico da formula uno gli argentini devono pagare ben 200 dollari (130.000 lire), mentre per le gomme di formula due il prezzo passa appena i cento dollari.

Non sorprende il fatto che qualche macchina europea reduce dall'Argentina sia rientrata con qualche pezzo in meno. I costruttori argentini hanno letteralmente assalito gli europei per comperare degli accessori come gomme, pompe, ammortizzatori, impianti elettrici e persino qualche impianto d'iniezione.

Fiat e Peugeot

Ma passiamo alla formula 2. Anche qui il regolamento impone motori di produzione nazionale, con una cilindrata massima di 1600. I motori più adatti e più usati sono il Fiat 1500 ed il Peugeot 404. Il quattro cilindri della Fiat preparato, con doppi carburatori Weber, raggiunge i 138-140 HP a 7500 giri.

I telai sono tutti del tipo tubolare, la monoscocca non ha fatto ancora la sua vera apparizione. Abbiamo scoperto qualche macchina con un ponte posteriore del tipo De Dion. Sorprendente la lunghezza del passo di una monoposto: ben 260 cm, mentre le formula 1 europee hanno un passo sui 240 cm al massimo. Commento di un tecnico inglese un po' malizioso:

«Con questo passo gigantesco quelle macchine possono prendere le curve strette solo se il telaio è munito di giunti, in modo che si possa piegare».

Una corsa che abbiamo visto l'anno scorso a Buenos Aires ricordava un po' le corse europee della formula A 5000. Non esistevano le battaglie in testa, non si è potuto assistere a dei continui cambiamenti di posizioni. Dopo qualche giro l'ordine logico dei concorrenti si metteva in luce e tutti terminavano la loro corsa nella stessa posizione. Aumentavano solo i distacchi da una macchina all'altra.

Ed è questa forse la ragione, perché gli spettatori argentini preferiscono ancora le corse delle «turismo de carretera» o dei prototipi nazionali con motori da quattro litri. Qui ci si batte di più, c'è più suspense.

Adriano Cimarosti

FENDINEBBIA CARELLO JOD INDISPENSABILI



VIAGGIO nell'ITALIA**delle AUTO da CORSA***Da Maranello spediscono a Buenos Aires**anche la nuova monoposto F. 1 del 1971*

Avrà due motori la FERRARI per Indianapolis

MARANELLO - I giorni di festa natalizi. Ed Enzo Ferrari è lì, imperterrito, alla scrivania del suo studio in fabbrica. Non c'è nessuno. E' la domenica, due giorni dopo il 25 dicembre. Un cielo nero, gonfio di neve, che tra poco verrà giù a rimpannucciare la bianca moquette invernale così puntuale e copiosa quest'anno. In fabbrica gli aspiratori-erogatori d'aria calda vanno a tutta ventola. Non c'è nessuno, tranne il guardiano alla porta, l'ing. Ferrari e qualche operaio. Tre o quattro della Gestione Sportiva. Che fanno turno. Hanno saltato solo il giorno di Natale. Per il resto di queste lunghe settimane di festa, intorno ai trespoli dove sono appollaiate quelle stilizzate sculture di acciaio, plastica e titanio che sono le macchine da corsa, c'è sempre stato qualcuno indaffarato a serrare bulloni, a modificare radiatori, a rinforzare telai.

E' la vita di sempre alla Ferrari. Quella che non conosce mai pause. Sia un giorno freddo di Natale o un giorno affossante di Ferragosto. C'è sempre qualche scadenza vicina che sfugge alla programmazione rigida del calendario tecnico della squadra. Il ritmo è convulso, come sulle piste. Stavolta la scadenza è l'Argentina, l'appuntamento della Temporada, che ha ritrovato la sua data di gennaio, come negli anni cinquanta, quando si andava in forze a Buenos Aires per le sfide con e contro Fangio.

Via New York

Per la Ferrari in Argentina farebbero cambiali false. E l'organizzatore Fangio ha tempestato di telefonate. Non tanto perché temesse che, alla fine, la squadra rossa rinunciasse a partire, quanto per assicurarsi « quando » esattamente avrebbe potuto imbarcare le macchine. Per tutti gli altri concorrenti non ci sono state storie. Gli imbarchi erano ferrei. Ai primi di dicembre, sulle navi delle Linee Marittime argentine. Altrimenti niente Temporada. Per la Ferrari sono saltati fuori i biglietti dei

cargo aerei speciali. E senza etichetta nazionale del volo gratis, come il finanziamento per decreto legge governativo delle due corse di Buenos Aires ha disposto. Per la Ferrari è saltato fuori persino un cargo che arriverà in Sud America proprio alla vigilia della 1000 KM di domenica 10 gennaio, dopo uno scalo a New York. A bordo di quell'aereo ci sarà la prototipo tre litri, quella F. 1 vestita con i para-fanghi per il cui definitivo allestimento Enzo Ferrari non ha disertato la sua fabbrica nemmeno a Natale o il giorno dell'ultimo dell'anno. Perché c'era quel benedetto aereo da prendere.

L'avaria

La preparazione della macchina è stata davvero convulsa. Appena questa estate, ai primi di agosto, vedemmo il telaio nudo. Poi sembrava che potesse correre perlomeno alla 9 Ore di Kyalami. Invece a Kyalami c'è andata, ma solo dopo il 15 dicembre. Per delle prove di messa a punto, al caldo, con Jacky Ickx al volante. E quelle prove, supervisore Forghieri, sono tanto andate bene che così, di punto in bianco, quello che doveva essere un debutto non prima della 1000 Km inglese di Brands Hatch il 4 aprile, è stato anticipato di quattro mesi. Proprio perché laggiù in Sudafrica Ickx ha migliorato di un secondo e mezzo i suoi tempi sul giro rispetto alla 512 alleggerita di novembre, oltre a sfiorare i tempi delle F. 1. C'è stato, è vero, un motore che è andato all'aria per problemi d'olio, ma la causa dell'avaria deve essere stata subito individuata e corretta se è stato deciso di tentare il debutto argentino.

E al reparto corse si è dunque lavorato, col fiato in gola. Per fare quelle correzioni consigliate dal test sudafricano, a cominciare dal cambiamento di collocazione dei radiatori. E si è provveduto in più a smontare fino all'ultimo bullone la 512 P, per passarla ai raggi X di un controllo severo, prima di scaraventarla in pista per il debutto a 50 gra-

di al sole in 1000 chilometri di corsa continua. Un debutto con la coppia tutta italiana che la Ferrari sfodererà quest'anno: Giunti e Merzario, riservandosi Ickx e Andretti sul secondo prototipo che ormai è in allestimento. Perché, sta a vedere, che se le cose in Argentina andranno per il proprio verso, le due rosse tre litri vestite le vedremo alla 12 Ore di Sebring. Con quanto piacere per la squadra prototipi Alfa Romeo è facile immaginare. Perché quella Ferrari, non dimentichiamolo, ha il motore che ha capovolto il finale di stagione della F. 1. Certo, non è proprio lo stesso. Però è di quella famiglia boxer. Non è a quattro supporti. Per ragioni di tenuta si è realizzato un sette supporti. Ma, visto come sono andate le cose a Kyalami in prova, si può persino pensare che si tenti la carta del boxer tipo F. 1 anche sul prototipo. Perché quella carta vuol dire ancora più cavalli. Cioè non solo i 440-450 del propulsore «calmo» ma i 460-470 del tipo monoposto. Tutto sta a durare. Le prove al banco ci sono state e il traguardo dei 1000 Km è stato raggiunto ripetutamente. Ma si sa che le corse riservano sempre qualche sorpresa. E poi, personalmente, consideriamo essenziale l'handicap della « macchina unica ».

La nuova F. 1

E' una inutile scommessa con la sorte questa della monovettura. Anche in F. 1 forse la strada del successo Ickx non l'avrebbe trovata se non avessero cominciato ad affiancargli Giunti. E poi nelle gare di durata, si sa, delle macchine di una squadra, a piazzarsi sempre meglio è abitualmente quella dei « secondi » piloti. Perciò se si corre solo con una coppia (di primi) si fa solo della lotteria!

Ma tant'è. Riaprire questo discorso significherebbe riaffogarsi in una polemica ormai stantia con le convinzioni di Ferrari. Il quale, comunque, nel giorno festivo, era tanto natalizio di farlo qualche regalo. Il migliore per un gior-

Debutta in ARGENTINA con FITTIPALDI la LOTUS F.1 a turbina



Questa è la vettura a turbina che Chapman costruì per Indianapolis, progenitrice dell'attuale Lotus F. 1 con motore rotativo a turbina che Fittipaldi porterà al debutto nella gara F. 1 del 24 gennaio in Argentina

LONDRA - La Lotus a turbina per la F. 1 farà il suo esordio nella corsa per monoposto di F. 1 che si terrà a Buenos Aires il 24 gennaio, e di cui già parliamo a pagina 6 di questo numero. Essa sarà guidata dal giovane Emerson FITTIPALDI, che dopo aver vinto il Gran Premio USA 1970 è entrato completamente nelle grazie di Chapman. Come si ricorderà, la Lotus F. 1 a turbina aveva effettuato le sue prime prove in pista alla vigilia del Gran Premio d'Italia, ed anzi pareva che potesse debuttare proprio a Monza. La sua non facile messa a punto, e poi la tragica scomparsa di Rindt ne hanno rallentato il completamento, ma ora Chapman è a buon punto ed ha deciso di provarla nella gara non di campionato che si terrà in sud-america.

Sempre a proposito di questa gara, per la quale Manuel Fangio si sta dando veramente un gran daffare, le ultime notizie parlano con certezza di tredici vetture ufficialmente iscritte. Esse sono:

3 FERRARI, per Ickx, Regazzoni e Andretti. 3 LOTUS, quella a turbina per Fittipaldi e due 72 per Wisell ed un pilota da designare, che potrebbe essere Soler-Roig. 2 MATRA-SIMCA, per Amon e Beltoise. UNA SURTEES per Stommelen. UNA MCLAREN privata, di Bonnier. 3 MARCH, una ufficiale per Peterson, una di Frank Williams per Pescarolo, ed una per Siffert. Potrebbe essercene anche una quattordicesima, un'altra MARCH, ma non è ancora definitivo l'accordo.

nalista « del giro ». Quello di vedere anche qualcos'altro, oltre la generosa lotta contro il tempo di preparazione della tre litri prototipo. Il qualcosa altro è la NUOVA MONOPOSTO FERRARI F. 1 del 1971. E' già lì, ormai quasi pronta, sull'assito di montaggio. Pronta nel telaio, abitacolo, carrozzeria. Stavano montando le sospensioni posteriori. Vietato fotografarla, naturalmente. Ma qualcosa all'occhio rimane. Anzitutto la « linea ». Non è radicalmente mutata rispetto alla monoposto dei trionfi di Zeltweg, Monza, Canada e Messico. Ma certo che il cuneo è più accentuato. Certe rotundità sono perdute per le squadratura geometrica di moda, ora. Più avvolgente il parabrezza. Quasi ad incapsulare il pilota. Meno Andretti, che lo vuole tagliato. « Sono piccolo e non ci vedo bene, altrimenti », avrebbe detto tra il serio e il faceto. Ma c'è anche qualcosa di ancora più cambiato nell'intera vettura. Anzi di radicale. Sospensioni anteriori e posteriori completamente ridi-

segnate, così l'alloggiamento posteriore del motore boxer, che sarà anch'esso nuovo, inedito, anche se sulla architettura del 12 cilindri che ha fatto rivedere i conti di Cosworth. E poi sono cambiati i freni. Non davanti, che non ci si fida specie dopo le (brutte) esperienze Lotus, ma dietro. Essi sono diventati interni e non più esterni sulle ruote. Così come è stato modificato l'intero gruppo dello sterzo. Anche il gruppo cambio è nuovo. Il motore, e non è nemmeno quello definitivo, avrebbe dato al banco 480 cavalli di potenza, ora con i quattro supporti di banco definitivamente a rulli.

Anche la nuova monoposto è pronta, ormai. E partirà pure essa, quasi certamente, per l'Argentina, dove sarà però soltanto provata negli allenamenti. Perché la messa a punto richiederà ancora qualche tempo. Per questo la prima fa-

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 14

FERRARI

CONTINUAZ. DA PAGINA 13

se della stagione sarà affrontata con il quartetto delle monoposto '70, anch'esse però completamente rielaborate, sullo schema-standard. Oltre l'adeguamento alle nuove regole di sicurezza, c'è l'adozione delle nuove sospensioni e sterzo, come sulla vettura definitiva '71.

Però, come ci tiene a calmare Ferrari, per la prima fase della stagione, saranno le monoposto '70 quelle che verranno messe a disposizione di Ickx, Regazzoni, Giunti e Andretti. Così come avverrà il 24 gennaio a Buenos Aires (dove non c'è Giunti, sostituito da Andretti che ha espresso il desiderio di provare la F. 1 Ferrari prima di Kyalami).

Il ripetere questo ritornello da parte di Ferrari aveva anche un altro scopo. Ché c'era con noi l'editore di AUTOSPRINT, Luciano Conti, interessantissimo a una monoposto F. 1 edizione '70. L'avrebbe magari voluta in gestione da Ferrari, per affidarla a un pilota italiano nella stagione ormai già al debutto. Ma Ferrari, ora lo sapete, ha praticamente risposto un « no » per impossibilità. E questo, tanto per chiudere la parentesi, potrebbe voler dire una diversa soluzione di questo progetto, che nasce nell'ambiente della Scuderia bolognese. Per esempio gira quella notizia di una vettura Can-Am con motore Chevrolet che Abarth avrebbe intenzione di far correre, magari nell'INTERSERIE, con de Adamich al volante. Questa, appunto, potrebbe diventare la soluzione di ricambio.

Ma rientriamo a Maranello. Dove proprio di Interserie e Can-Am si può parlare, fermandosi davanti a un altro trespolo. C'è un intreccio di tubi, che non fanno pensare a una macchina molto grande. Eppure è quello che già c'è della futura sette litri Ferrari, la macchina che potrebbe debuttare il 2 maggio a Imola, nella Coppa Interserie per cominciare il collaudo in vista della utilizzazione nel Can-Am con Andretti e Ickx. Anche il motore, poco più lontano, è in montaggio. C'è il monoblocco, con gli enormi buchi per i 12 pistoni da oltre mezzo litro l'uno.

E la carne al fuoco di Maranello non è finita! Anche se le 512 sport sono ormai relegate nel reparto clienti. Perché al tavolo da disegno per ora, e presto anche nel Settore Realizzazioni Pratiche, prende forma il Progetto più grosso e ambizioso della Ferrari Anni 70. L'Operazione Indianapolis. Sarà costruita tutta intera a Maranello, niente assemblaggio, macchina e motore. Anzi motori. Ché, per il momento, il progetto è indirizzato non soltanto sul binario del propulsore aspirato ma anche di quello compresso. Proprio per essere pronti a tutti i valori e i rendimenti della formula americana. Poi in sede di prove si vedrà quale motore preferire. La destinazione è maggio 1972. Ma vedrete che, prima della fine dell'anno, il primo ruggito la Ferrari-Indy lo darà.

m. s.



Graham McRae ha inaugurato la Tasman Cup 1971 surclassando tutti nella gara sulla pista di Levin, con la McLaren-Chevrolet M10 B

REDMAN pigliatutto (anche per un violento raffreddore di Marko)

PIETERMARITZBURG - Redman si è aggiudicato la serie Springbok a Pietermaritzburg, sul circuito Roy Hesketh, battendo la Lola di Marko-Love per 40". Per una volta la vettura di Marko aveva resistito fino al termine della gara, ma questa volta è stato il pilota a non farcela; dopo un testa-coda a circa mezz'ora dalla fine, mentre inseguiva Redman per strappargli la posizione di testa, è rimasto attardato di 35" e non ha potuto recuperare perché handicappato da un violento raffreddore che gli impediva di respirare sotto il casco; ha però tenuto duro coraggiosamente e dopo la gara ha detto che l'ultima mezz'ora era stata più tremenda di tutte le 86 del Nürburgring ove aveva vinto.

Mike Hailwood è uscito di scena mentre era terzo, per collisione della sua Lola con la Chevron di Redman, in una curva. La vettura è uscita e si è piegato un quadrilatero.

TRE ORE DI PIETERMARITZBURG - 27 dicembre - Ultima prova valevole per la serie Springbok.

LA CLASSIFICA

1. Redman (Chevron) 153 giri; 2. Marko-Love (Lola) 152 giri; 3. Joubert-Gough (Chevron) 140 giri; 4. Holme-Vandermere (Chevron) 138 giri; 5. McNicol-Ferguson (Lola) 138 giri; 6. Clive-Van Buren-Whitehouse (Porsche) 135 giri. Redman ha vinto l'indice di prestazione col 109,29% davanti a Marko.

Il contratto (sicuro) dell'Alfa ha convinto VACCARELLA

In altre parti del giornale potrete leggere alcune notizie riguardanti il prossimo futuro agonistico di NINNI VACCARELLA, futuro che era abbastanza incerto dopo il mancato rinnovo del contratto da parte della Ferrari, causato anche dalle richieste economiche di Vaccarella, superiori a quelle dello scorso anno. Nella rubrica della posta, in particolare, rispondiamo ad un lettore siciliano, che ci aveva scritto preoccupato per il suo beniamino, che Vaccarella avrebbe comunque trovato la maniera di guidare, sia con la stessa scuderia Ferrari, che gli avrebbe garantito una 312 P per la Targa, sia i 512 di scuderie private.

Ora, la notizia che il pilota siciliano ha firmato per l'Autodelta (e noi avevamo promesso a Vaccarella di non fare pubblicità delle trattative in corso, per non intralciarle prima di una qualsiasi conclusione), viene ad annullare quanto abbiamo scritto e stampato nell'ultima settimana dell'anno (dato che AUTOSPRINT viene composto e stampato in due riprese).

CORRIERE CORSE

Tasman Cup

via libera

alle « 5000 »

CORSA A LEVIN - gara internazionale di velocità in circuito per monoposto della F. 5000 e F. Tasmania - prima prova della Tasman Cup - Wellington 2 gennaio 1971

LA CLASSIFICA

1. Graham McRae (McLaren-Chevy) 63 giri in 50'31"02, media 119,610 kmh; 2. Neil Allen (McLaren-Chevy) 50'45"01; 3. Chris Amon (March-Ford) 51'00"2; 4. David Oxtton (Lotus-Chevy); 5. John Cannon (McLaren-Chevy); 6. Teddy Pilette (McLaren-Chevy); 7. Frank Radisich (McLaren-Chevy); 8. Ken Smith (Lotus); 9. Even Noyes (Brabham).

CLASSIFICA DELLA COPPA
McRae p. 9; Allen 6; Amon 4; Oxtton 3; Cannon 2; Pilette 1.

Una collisione facilita McRae

SPECIALE PER AUTOSPRINT

WELLINGTON (Nuova Zelanda) - Sono saltati in aria tutti i pronostici nella prima prova della Tasmania Cup corsa sul circuito di Levin: a sfrecciare per primo sul traguardo a conclusione di una gara durata 63 giri, è stato un outsider, almeno agli occhi degli esperti stranieri, il neozelandese Graham McRae.

McRae, al volante di una McLaren M10B Chevrolet, ha completamente dominato la gara balzando in testa alla partenza e difendendo in modo estremamente brillante la prima posizione fino alla fine. Secondo si è classificato l'australiano Niel Allen pure lui su McLaren a conferma delle grandi virtù delle F. 5000 costruite da Bruce McLaren, il compianto pilota neozelandese morto tragicamente nel giugno dello scorso anno mentre provava una nuova macchina sport. Le McLaren hanno suggerito la loro grande giornata con il quinto posto del canadese John Cannon, il sesto del belga Teddy Pilette, il settimo del neozelandese Frank Radisich.

L'attesa per la Ferrari pilotata dal neozelandese Graeme Lawrence è andata purtroppo delusa, ma non per

colpa del mezzo meccanico o del pilota. Quando Lawrence, costretto a prendere il via in ultima posizione (non aveva partecipato ufficialmente alle prove) appariva lanciafiamma e in posizione più che ottima per tentare l'aggancio con i battistrada, entrava in collisione con un'altra vettura. Il pilota usciva fortunatamente illeso dall'incidente ma la Ferrari riportava danni tali da impedire il proseguimento della corsa. Si era al 39.º giro e in quel momento Lawrence era terzo alle spalle di McRae e Cannon.

Un'altra delusione è venuta da Chris Amon che non è riuscito ad andare oltre la terza posizione facendosi superare in un incandescente finale dallo scatenato Allen. Il pilota neozelandese aveva detto alla vigilia di far molto conto sulla maneggevolezza della sua March-Ford 2500 per far fronte ai bolidi dai motori più potenti, ma alla prova dei fatti si è visto il contrario.

La cronaca è presto fatta. McRae balza in testa al via dando subito la sensazione di fare corsa a sé. Alle sue spalle Allen, Amon e il neozelandese David Oxtton su Lotus 70 duellano per la seconda posizione, dando vita a una emozionante serie di rovesciamenti di fronte. Al 14.º giro si fa avanti un altro grande favorito della vigilia, John Cannon, che mette d'accordo tutti, insediandosi al secondo posto. In coda, frattanto, la Ferrari di Lawrence guadagna posizioni su posizioni fino a superare le macchine di Allen, Amon e Oxtton portandosi a ridosso di Cannon. E la sfortuna colpisce improvvisa. Lawrence entra in collisione, salta fuori incolume dall'abitacolo, osserva malinconicamente i danni della sua vettura, scuote la testa rassegnato.

La corsa intanto prosegue. E' Amon questa volta, mentre McRae prosegue tranquillo la sua cavalcata verso il trionfo, a entusiasmare il pubblico. Il neozelandese si impegna a fondo e al 59.º giro supera Cannon. Ma i colpi di scena non sono finiti. Nel finale, Allen supera Amon mentre Oxtton strappa il quarto posto a Canon.

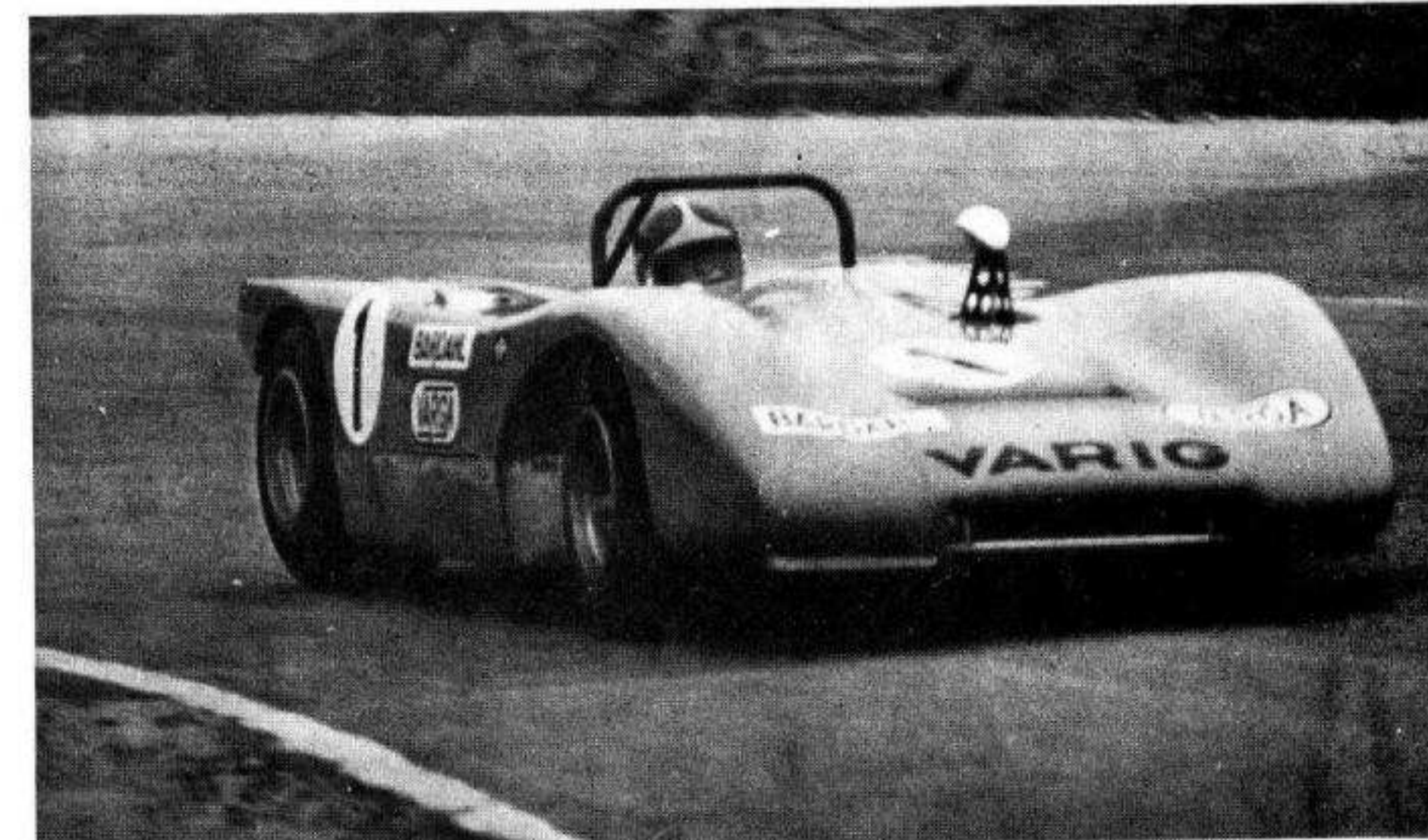
Don Anderson

Tutta sua la Temporada brasiliana
con la LOLA ha battuto la 512 S

C'è da sfigurare CON FITTIPALDI

SAN PAOLO - L'idolo locale, l'asso dell'automobilismo brasiliano Emerson Fittipaldi si è aggiudicato con pieno merito la temporada brasiliana facendo sue la penultima e l'ultima delle quattro prove in programma.
Emerson Fittipaldi, al volante di una Lola T-210 ha avuto ragione del principe spagnolo Jorge de Bragation, e della sua Porsche 908, che si era aggiudicato la prima delle quattro prove ed aveva consolidato la classifica con un terzo e quarto posto nelle altre due prove.
Fittipaldi si è portato in testa alla classifica, grazie al quarto, secondo e primo posto con un totale di ventuno

provvisamente su una macchia d'olio. Negli ultimissimi chilometri, anche Wilson Fittipaldi aveva tentato di superare Moretti, ma la Ferrari aveva tenuto duro.
Nella sua corsa verso la vittoria Emerson Fittipaldi aveva anche stabilito il record sul giro con il tempo di 2'53"3, migliorando di un secondo e sette decimi il primato precedente, alla media di 169.640 chilometri orari.
Anche nell'ultima prova, come durante la terza, l'irriducibile avversario di Fittipaldi è stato Moretti che con la Ferrari era riuscito a tenere la testa per i primi due giri. Al terzo giro, ar-



Emerson Fittipaldi ha dominato la serie di quattro gare brasiliane di Interlagos guidando l'agile vettura Lola-Cosworth T 210

punti, uno solo più del principe Jorge, proprio nella terza e penultima prova, imponendosi con la sua Lola dopo una magnifica battaglia con la Ferrari 512 S da seicento cavalli di Giampiero Moretti. L'italiano, che non aveva potuto scendere in pista nelle prime due prove a causa di noie meccaniche alla sua cinque litri, ha dato nella terza prova una dimostrazione di quello che avrebbe potuto fare se il suo mezzo non fosse stato travagliato dai guai che lo hanno colpito.

Il principe de Bragation con la vittoria nella prima corsa, seguita da un terzo e quarto posto rispettivamente, ha messo insieme i venti punti che lo hanno messo in condizione di lottare per la vittoria finale. A quota sedici punti, grazie ad un secondo, un quarto e un quinto posto, l'altro spagnolo Alex Soler-Roig, anche lui in posizione tale da lottare ancora per la vittoria. Al quarto posto, a chiudere il gruppetto dei moschettieri per cui la vittoria era ancora possibile, fino all'ultima prova, sia pure in determinate, difficili condizioni, l'altro Fittipaldi, il fratello di Emerson, Wilson, il quale pur avendo dovuto rinunciare alla prima corsa, ha messo insieme quindici punti grazie alla vittoria nella seconda corsa e al terzo posto nella terza. Per Wilson la vittoria della Temporada era possibile matematicamente solo con un suo primo posto, col fratello e il principe lontanissimi, oltre il settimo posto.

In tutte e tre le corse, Emerson Fittipaldi ha messo a frutto la sua ottima conoscenza del circuito di Interlagos, che si sviluppa su un percorso di 7960 metri. Lo ha dimostrato compiendo il sorpasso decisivo, nella terza prova, ai danni di Giampiero Moretti, proprio nella curva più difficile del circuito, quella interna a gomito, che aggira il lago Infield.

Facendo impazzire i trentamila brasiliani, Fittipaldi aveva superato la Ferrari di Moretti all'ottavo giro concludendo poi da trionfatore al termine delle cento miglia della corsa, con Moretti a poca distanza. Al terzo posto finiva Wilson Fittipaldi anch'egli al volante di una Lola, la T-70, mentre buon quarto era il principe Jorge con la sua Porsche 908. Soler-Roig era quinto con la sua Porsche 907.

Fittipaldi ha dimostrato ampiamente di possedere una prontezza di riflessi eccezionale al decimo giro quando è riuscito a evitare in fase di sorpasso, un concorrente doppiato, slittato im-

rivato un po' «lungo» nella difficile «curva del sergente» Moretti doveva dar mano ai freni.

Erano attimi fatali in quanto consentivano a Fittipaldi ed alla sua Lola di infilare il portacolori della Casa di Maranello, che da quel momento, proseguendo come un'ombra l'asso brasiliano non era più in grado di riprendere la testa.

La corsa disputatasi con una temperatura a tratti torrida che sfiorava i 40 gradi vedeva Fittipaldi concludere in bellezza dinanzi a trentamila spettatori coprendo i 21 giri del percorso per un totale di 160 chilometri in un'ora, un minuto e 52 secondi alla media di 162.090 chilometri orari. Nel terzo giro il brasiliano aveva sfiorato il record marciando alla velocità di 195,388 kmh. -Dietro a Moretti, terminava lo spagnolo de Bragation che era l'unico a completare insieme ai due che lo precedevano i 21 giri del percorso. Quarto giungeva Soler-Roig ad un giro.

In classifica generale Fittipaldi, primo a trenta punti, precedeva lo spagnolo Jorge de Bragation secondo a 26. Per Moretti un quinto posto più che onorevole, se si tien conto che l'italiano aveva dovuto disertare.

La bella prova dei brasiliani veniva completata dal quarto posto di Wilson Fittipaldi, fratello del campione, che costretto al ritiro, nell'ultima gara, era quarto a un punto in più di Moretti. Al terzo posto finiva lo spagnolo Alex Soler-Roig su Porsche 907 a quota ventuno.

Dennis Redmont

GARA A INTERLAGOS, terza prova della Temporada brasiliana, gara di velocità in circuito - San Paolo, 22 dicembre 1970.

LA CLASSIFICA
1. Emerson Fittipaldi (Lola T 210), 21 giri, in 1'14"3", media 162,480 kmh; 2. Giampiero Moretti (Ferrari 512 S); 3. Wilson Fittipaldi (Lola T 70); 4. Jorge de Bragation (Porsche 908); 5. Alex Soler-Roig (Porsche 907).

GARA A INTERLAGOS, quarta prova della Temporada brasiliana, gara di velocità in circuito - San Paolo, 27 dicembre 1970.

1. Emerson Fittipaldi (Lola T 210), 21 giri in 1'15"2", media 162,090 kmh; 2. Giampiero Moretti (Ferrari 512 S); 3. Jorge de Bragation (Porsche 908); 4. Alex Soler-Roig (Porsche 907) a un giro.

PALERMO - La «sete di autodromi, l'entusiasmo e la buona volontà hanno fatto sorgere a Palermo «qualcosa» che con una notevole dose di ottimismo può essere definito un miniautodromo. A condurre in porto l'iniziativa sono stati i dinamici dirigenti della scuderia «Airon-Molykote», un giovanissimo sodalizio palermitano che ha organizzato un campionato libero di esercitazioni di guida denominato «Primo Trofeo Airon-Molykote», articolato in quattro prove (27 dicembre, 24 gennaio, 21 marzo e 18 aprile) e una finale che avrà luogo nell'ultima giornata di gara.

Il terreno di corsa, ricavato nei pressi di una cava di pietra, misura circa un chilometro e mezzo, con fondo sterrato, dislivelli, tornanti, ed è stato noleggiato per alcuni mesi proprio in funzione del Campionato d'Inverno.

Le gare, alle quali possono prendere parte tutti i possessori di una semplice patente di guida, hanno una classifica assoluta ed una per classi, con limiti a 600 cc, 850, 1150 ed oltre 1150.

La prima giornata, che ha riscosso un successo al di sopra di ogni previsione con una settantina di iscritti, è stata caratterizzata dalla diversa aderenza del fondo, dovuta alla pioggia caduta in abbondanza durante la seconda parte della mattinata.

Il miglior tempo assoluto è stato fatto registrare, tra la sorpresa generale, dal portacolori del sodalizio organizzatore

Antonino Fontana, che pilotando una vettura «Minimior» da lui stesso preparata, e potendo usufruire degli ultimi minuti di pista asciutta (è proprio il caso di dire... «dopo di lui il diluvio»), ha ottenuto un positivo 1'40"2, distanziando di tre decimi Giovanni Giacalone con la A 112 S di Giliberti e di un secondo e mezzo Giancarlo Barba con l'identica vettura di Giacalone.

Le varie HF 1,6 di Pernice, Conzoneri e Coccellato non hanno potuto utilizzare i cavalli che avevano sotto il cofano ed hanno fatto registrare performances di secondo piano, finendo precedute in classifica anche dall'ottimo Piero Milella con una HF 1300 che però, nel tentativo di migliorare ulteriormente il proprio tempo, finiva danneggiata notevolmente contro un macigno.

Lotta aperta quindi già dalle prossime prove per il risultato finale del campionato, che può annoverare tanto che nelle singole prove che nella finale di premi particolarmente allettanti.

A fine gara si sono evidenziate alcune «divergenze di opinioni», dovute soprattutto ad un regolamento non sempre completo, che peraltro sin dalla prossima prova sarà modificato: verrà istituito il parco chiuso, saranno previste delle verifiche e molto possibilmente invece di un giro e una potenziale ripetizione sarà realizzato un doppio giro, con rilevamento del tempo complessivo col «Timer». Ma sono piccoli nei.

Giulio Mangano

1,6) 1'58"3; 6. Pandolfo (Fulvia Sport) 2'05"6; 7. Marra (Fiat 124 coupé) 2'07"3; 8. De Franchis (Fiat 124 coupé) 2'11"6; 9. Caravello (Fulvia CRS) 2'12"3; 10. Fanuela (Alfa Romeo GT 1300) 2'12"4; 11. «Arca» (Alfa Romeo 1750) 2'15"9; 12. «Ciros» (Fiat 124 coupé) 2'17"1; 13. «El Tikiriki» (BMW 1600) 2'21"5; 14. Borzellino (Fiat 124 coupé) 2'26"9; 15. Rinella (A.R. GT Junior) 2'27"5; 16. Maenza (A.R. Giulia 1600) 2'34"5; 17. Barcellona (A.R. GT Junior) 2'42"2.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Antonino Fontana (Mini Minor) 1'40"2; 2. Giovanni Giacalone (Autobianchi A 112 S) 1'40"5; 3. Giancarlo Barba (A 112 S) 1'47"7; 4. Erasmo Bologna (Fiat 128) 1'42"9; 5. Raffaele Restivo (A 112) 1'43"3; 6. Aurelio Reale (Fiat 850 coupé) 1'43"7; 7. Vito De Pasquale (A 112 S) 1'44"9; 8. Antonino Mattaliano (Mini Minor) 1'45"6; 9. «Ezechiele» (A 112 S) 1'45"7; 10. Gaspare Mercadante (Fiat 850) 1'45"7.

Sopra, una panoramica del «miniciruito» ricavato vicino all'aeroporto di Punta Raisi. Sotto, la Mini del vincitore Antonino Fontano



Tutto «MINI» nella cava



Questi è Raffaele Restivo, impegnato con la A 112 Giliberti. Il suo coéquipierè Giancarlo Barba, nella manche successiva si invertiranno

TROFEO «AIRONE MOLIKOTE» - Gara chiusa di velocità in circuito - Palermo, 27 dicembre 1970.

LA CLASSIFICA

Classe 600 cc: 1. Franco Montalbano (Fiat 600) 1'47"1; 2. Dominici (Fiat 500) 1'47"8; 3. Messina (Fiat 500) 1'48"5; 4. Conigliaro (Fiat 500) 1'50"7; 5. La Duca (Fiat 500) 1'51"1; 6. Gagliano (Fiat 500) 1'52"7; 7. Montalbano (Fiat 600) 1'53"3; 8. Valgiusti (Fiat 500); 9. Alioto (Fiat 500) 1'57"1; 10. Lo Faso (Fiat 500) 1'57"8; 11. Lo Cicero (Fiat 500) 2'02"8; 12. Tagliavia (Fiat 500) 2'06"1; 13. Russo (Fiat 500) 2'07"9; 14. Pitti (Fiat 500) 2'09"3; 15. Giuliani (Fiat 500) 2'10"1.

Classe 850 cc: 1. Antonino Mattaliano (Innocenti Mini Minor) 1'45"6; 2. Mercadante (Fiat 850) 1'45"7; 3. D'Alù (Mini Minor) 1'48"1; 4. Enrico Restivo (Mini Minor) 1'48"1; 5. Maggi (Mini Minor) 1'48"2; 6. Ferrari (Mini Minor) 1'49"2; 7. Montalto (Fiat 850) 1'49"6; 8. Cusimano (Mini Minor) 1'49"2; 9. Maenza (Fiat 600 D) 1'52"4; 10. Taormina (Mini

Minor) 1'53"1; 11. Pellerito (Fiat 850) 1'54"1; 12. Zirillo (Fiat 850) 1'54"4; 13. Di Varia (Fiat 850) 1'55"4; 14. Lentini (Fiat 850) 1'56"4; 15. Morvillo (Fiat 600 D) 1'57"1; 16. Talluto (Fiat 850) 1'59"4; 17. Spina (Fiat 600 D) 2'01"5; 18. Gullotta (Fiat 850) 2'02"3; 19. Crippino (Fiat 600 D) 2'06"7.

Classe 1150 cc: 1. Antonino Fontana (Mini Minor) 1'40"2; 2. Giacalone (Autobianchi A 112 S) 1'40"5; 3. Barba (Autobianchi A 112) 1'41"7; 4. Bologna (Fiat 128) 1'42"9; 5. Restivo (A 112 S) 1'43"3; 6. «Gra» (Fiat 850 Sport) 1'43"7; 7. «Ezechiele» (A 112 S) 1'43"7; 8. Rizzuto (A 112) 1'47"8; 9. Pitarresi (A 112) 1'50"2; 10. Ruffino (Fiat 850 Sport) 2'00"3; 11. Passalacqua (Fiat 1100) 2'01"8; 12. Noto (Fiat 850 Sport) 2'05"7; 13. Buffa (Fiat 1100) 2'24"7; 14. Tagliavia (Fiat 124) 2'27"8.

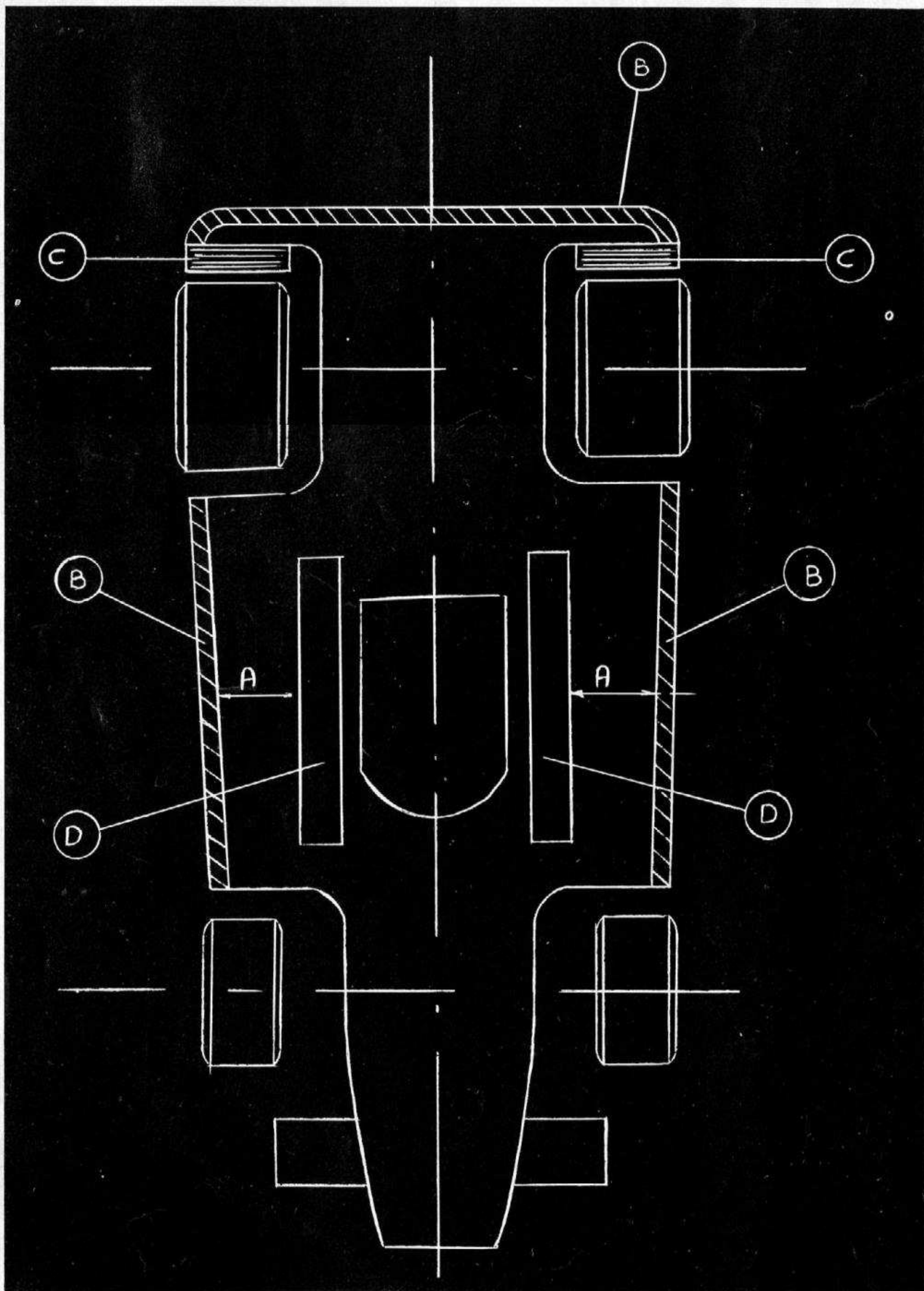
Classe oltre 1150 cc: 1. Piero Milella (Fulvia HFR) 1'48"9; 2. Pernice (Fulvia HF 1,6) 1'50"1; 3. Conzoneri (Fulvia HF 1,6) 1'52"1; 4. Conigliaro (Fiat 1600 spider) 1'57"1; 5. Coccellato (Fulvia HF

La CSI si appresta a definire la nuova struttura delle macchine da corsa

PARIGI - Il dibattutissimo problema della sicurezza vista sotto l'aspetto del miglioramento delle vetture, è stato uno degli argomenti più in vista dei lavori delle sottocommissioni che si sono riunite a Parigi. Poiché la materia è molto discussa e le opinioni sono molto differenti, per quanto riguarda le vie da seguire per ottenere lo scopo, i risultati dei lavori della CSI non sono stati ovviamente molto decisivi, pur se si comincia a intravedere una soluzione. Dal crogiuolo di tutte le idee, espresse dalle parti interessate, dovrebbe uscire fuori almeno in parte la nuova struttura delle macchine da corsa, e non soltanto le monoposto.

Intanto registriamo quanto la delegazione italiana ha presentato, come proposta concreta, senza entrare nel merito delle singole voci, che possono anche essere discutibili, ma che hanno comunque il pregio di rappresentare qualcosa di sostanziale.

Ecco quanto i rappresentanti italiani hanno portato a Parigi:



Ecco il prototipo GRAND PRIX italiano

Lo schizzo pubblicato, che è stato presentato dalla CSAI, serve a chiarire meglio le idee. Le leggende sono:

- A: parti deformabili di protezione
- B: paraurti
- C: protezione contro le proiezioni d'acqua
- D: Serbatoi

Di contrapposto alle proposte della CSAI è stato presentato anche

un pro-memoria da parte dei costruttori delle macchine di F.1, suddiviso in due parti distinte.

La prima parte riguarda le norme recentemente adottate e che dovrebbero entrare in funzione dal 1.º gennaio 1971. La seconda parte invece riguarda modifiche e dispositivi da adottare dal 1.º gennaio 1972. Le idee dei membri della associazione costruttori F.1 sono:

La proposta tiene conto delle risultanze dei recenti incidenti, di nostre precedenti proposte, degli studi per la realizzazione del prototipo S.I.G.M.A. e delle raccomandazioni delle Federazioni Sportive automobilistiche nordiche di cui alla comunicazione del 1.º ottobre 1970 al Presidente della CSI.

La proposta si limita a considerare gli elementi seguenti:

- a) involucro esterno dei serbatoi;
- b) protezione laterale dell'abitacolo;

c) protezione posteriore della vettura contro tamponamenti, agganci e sollevamento d'acqua;

d) supplemento di peso per la realizzazione degli elementi di cui sopra e per il migliore dimensionamento delle altre parti essenziali alla sicurezza.

La proposta dovrà essere successivamente integrata da prescrizioni riguardanti i seguenti argomenti:

- e) capacità e dettagli costruttivi dei serbatoi (bocchettoni e tappi di sicurezza, tubi di riempimento, valvole di rovesciamento ecc.);

La FORMULA

Ed ecco il testo delle proposte italiane, argomento per argomento.

INVOLUCRO ESTERNO DEI SERBATOI

Deve essere costruito in lamiera d'acciaio a basso tenore di carbonio (max 0,18%) e ad alta resilienza (mm 18 kgm-cmq), dello spessore minimo di mm 15.

L'involucro deve essere rivestito da uno spessore di 10 mm di alluminio alveolare o di 6 mm di alluminio pieno, lo spessore potrà essere ridotto alla metà sulle superfici a contatto con l'abitacolo.

PROTEZIONE LATERALE DELL'ABITACOLO E DEI SERBATOI

Pur rimanendo invariata la prescrizione circa la sporgenza massima dei serbatoi sino al piano verticale passante per la mezzaria delle ruote anteriori e posteriori, la carrozzeria dovrà essere munita, nello spazio tra le dette ruote ant. e post., di una struttura metallica deformabile costituita da una superficie continua avvolgente rinforzata interiormente da elementi trasversali di collegamento al telaio senza appoggi ai serbatoi e da elementi longitudinali.

Tale struttura dovrà sporgere sino al piano verticale passante per il bordo esterno delle ruote ant. e post.

N.B. Oltre alla funzione di protezione questa struttura ha quella di impedire l'agganciamento e di migliorare il coefficiente di penetrazione aerodinamica della vettura.

PROTEZIONE POSTERIORE

Dietro alle ruote posteriori deve essere prevista una struttura metallica deformabile disposta lungo un asse normale all'asse longitudinale della vettura, da ruota a ruota.

Essa deve avere una superficie continua rinforzata interiormente da elementi collegati al telaio e da elementi longitudinali e dovrà incorporare due parafranghi ricoprenti posteriormente le ruote da una altezza di cm 10 sul suolo all'altezza superiore del cerchio.

SUPPLEMENTI DI PESO MINIMO

Per l'applicazione di queste proposte e per il miglior dimensionamento delle altre parti della vettura essenziali per la sicurezza (organi di trasmissione, direzione e frenatura, sospensioni, centina e altri dispositivi di sicurezza), si propongono i seguenti supplementi di peso minimo: serbatoi kg 48, protezione laterale kg 16, protezione posteriore kg 10, altre parti kg 30, per un totale di kg 104 in più rispetto al peso minimo ora in vigore.

SPUGNA PER SERBATOI DI CARBURANTE

Tutti i membri sono del parere che l'obbligo della spugna di sicurezza non debba essere introdotto prima che non sia stato provato l'incremento di sicurezza apportato dalla schiuma stessa, il che finora non è ancora stato dimostrato.

Usando la spugna si è costretti ad aumentare la quantità di benzina nei serbatoi in modo tale da poter garantire senza errore, nelle ultime fasi della gara, l'alimentazione al motore, la qual cosa comporta una riduzione di spazio per l'aria nel serbatoio.

PUNTI DI ATTACCO DEL ROLL-BAR.

Pensiamo che questo problema non sia stato sufficientemente preso in esame prima che questa regolamentazione sia stata formulata. Abbiamo verificato che gli attacchi frontali sono in linea di massima robusti, ma più sicuri su certe vetture di F. 1.

GARE DA DISPUTARSI IN BATTERIE.

E' nostro pensiero unanime che le gare importanti quali quelli appartenenti al campionato del mondo, se disputate in batterie accrescano il rischio anziché ridurlo.

Inoltre nascerebbe una immediata necessità di costruire altre vetture, per approfittare delle ridotte dimensioni che verrebbero richieste per i serbatoi.

Questo comporterebbe una riduzione dello spazio per l'aria nei serbatoi, che invece riteniamo sia necessario. Bisognerebbe inoltre studiare ulteriori norme che definiscano chiaramente le limitazioni per quanto riguarda le operazioni che possono essere fatte sulle vetture nell'intervallo fra le batterie, poiché c'è la possibilità di sostituzioni nell'ambito delle vetture, se non esiste una chiara regolamentazione.

Deve essere previsto un « parco chiuso » nell'intervallo fra le batterie? Altri pericoli sono causati da due partenze e l'introduzione di due brevi batterie intensificherebbe l'atmosfera di tensione.

Riteniamo che il problema della distanza minima e massima debba essere ulteriormente studiato.

SPAZIO PER L'ARIA PER I SERBATOI.

E' stato deciso all'unanimità che non venga presentata alcuna specifica su questo punto. La difficoltà di controllo, particolarmente nel caso di serbatoi multipli renderebbe inattuabile la norma. I costruttori devono garantire di prevedere un'adeguato spazio per l'aria per il tipo di serbatoio in uso.

Le nostre proposte sulle distanze nelle gare saranno fatte con questi criteri.

f) dimensioni e struttura dei pneumatici (in relazione alle sollecitazioni sulle sospensioni, all'ingombro laterale, alla riduzione del coefficiente di penetrazione aerodinamica e conseguentemente all'aspirazione dell'effetto scia, alla limitazione dell'uso secondo lo stato della superficie stradale, all'effetto di acquaplaning ed al sollevamento dell'acqua con conseguente riduzione della visibilità);
g) posizione di guida (in relazione alla visibilità e all'effetto fisiologico per il pilota).

PARIGI - Insieme con i lavori delle varie sottocommissioni della CSI, Parigi ha ospitato anche una riunione della commissione medica internazionale della Associazione dei circuiti permanenti, riunione che ha avuto un carattere particolarmente importante poiché vi sono stati discussi due argomenti molto interessanti e di stretta attualità.

Il primo concernente le attrezzature di primo impiego in caso di incidenti, e l'altro concernente una materia che finora non era mai stata discussa in campo internazionale e che si deve alla iniziativa del medico federale prof. Rovelli, ed è quella della uniformità di giudizio nella valutazione medico-sportiva di abilitazione di un individuo a partecipare alle competizioni.

« Assolta » MONZA per il « caso RINDT »

Un libretto sanitario per tutti i piloti

Per primo la commissione medica ha esaminato la domanda dell'Associazione corridori di gran premio (GPDA), la quale vorrebbe imporre l'uso di uno speciale ospedale mobile internazionale da campo in occasione di ogni Gran Premio automobilistico, con priorità assoluta rispetto a ogni altro mezzo locale di soccorso. A questo proposito, la Commissione ha dichiarato che non è ammissibile fare delle distinzioni fra l'esiguo numero di piloti di Gran Premio e le molte migliaia di altri che corrono egualmente il rischio di rimanere feriti in corsa. Questo ospedale mobile (1) che si reca su ogni circuito sì e no una o due volte all'anno, sarà senza alcun dubbio molto bene accolto data la sua riconosciuta utilità, ma a condizione che gli organizzatori locali siano in grado di fornirgli dei medici specialisti. Comunque la sua utilizzazione deve entrare nel quadro generale delle norme per il primo soccorso sui circuiti basato sulla terapia di rianimazione sul posto, norme che la Commissione medica internazionale dell'AICP ha emanato il 30 gennaio 1969, trasmettendole alla Commissione Sportiva Internazionale, e che questa dovrebbe avere reso obbligatorie o renderà obbligatorie su tutti i circuiti.

Per ragioni deontologiche e tecniche, solamente il medico responsabile dei servizi di soccorso sui circuiti potrà e dovrà giudicare circa il grado di precedenza da darsi al detto ospedale mobile internazionale, sempre tenendo conto dell'efficienza e validità dei mezzi locali messi a sua disposizione dagli organizzatori. Detto medico, tra l'altro, dovrà tenere conto della necessità, per esempio, di compiere soccorsi immediati sulla pista mediante il prescritto centro mobile di rianimazione, là dove il suddetto ospedale internazionale per il suo ingombro non potrà mai andare, o ancora di dover far effettuare il trasporto di un ferito all'ospedale più adatto senza interrompere la terapia di rianimazione, sempre servendosi del suddetto prescritto centro mobile. Insomma la Commissione, pur ammettendo il principio fondamentale che ciascuno è libero di farsi curare dove meglio crede, non può venir meno al principio che spetta al medico responsabile sul posto, e a lui solo, di stabilire quale è l'organizzazione sanitaria che meglio si presta secondo i casi.

Così pure (sempre rispondendo a una richiesta della GPDA affinché i circuiti e gli organizzatori di manifestazioni automobilistiche sportive dispongano lo scaglionamento lungo la pista di apparecchi respiratori a ossigeno) la Commissione medica ha dichiarato che il problema non è di competenza della GPDA; da tempo esso è stato studiato e inquadrato, per ogni caso particolare, nel piano dei mezzi di soccorso previsti dal medico responsabile. Ed è stato messo in evidenza il pericolo che deriverebbe dall'affidare l'uso di simile strumentazione medica specializzata a persone non particolarmente addestrate.

La Commissione medica ha quindi esaminato l'esposto fatto pervenire dal presidente dell'Automobile Club di Milano, Gianluigi Ponti, organizzatore del Gran Premio d'Italia 1970, esposto con il quale egli ha denunciato alcune gravi dichiarazioni fatte da varie persone nello stesso autodromo di Monza e altrove contro l'efficienza del servizio di soccorso mobilitato in occasione del mortale incidente del compianto pilota Jochen Rindt. La Commissione, constatato che il servizio di pronto soccorso al Circuito di Monza è organizzato da tempo ed è stato attuato nella triste occasione secondo le prescrizioni della Commissione stessa, mediante un centro mobile di rianimazione modernissimo, ha dichiarato che le suddette affermazioni diffamatorie sono state e sono assolutamente prive di fondamento e, come tendenziose, vengono smentite con deplorazione.

Infine, dietro invito del presidente della sottocommissione dei circuiti e della sicurezza della Commissione Sportiva Internazionale, la Commissione medica internazionale ha studiato e definito, con accordo unanime, in tutti i paesi e in tutti i circuiti, il giudizio di valutazione medico-sportiva dei piloti per quanto concerne la loro idoneità fisica a partecipare alle competizioni automobilistiche. Ciò allo scopo soprattutto di evitare, per l'avvenire, le sperequazioni e le incongruenze che ancora oggi si lamentano da paese a paese nell'ammissione o nell'esclusione di piloti per ragioni inerenti alle condizioni in cui si trovano, tanto alla visita medica annuale prescritta per il rilascio della licenza di conduttore, quanto al controllo medico che precede l'inizio delle prove.

La proposta di unificazione dei giudizi di valutazione medico-sportiva, studiata dal prof. Rovelli, consiste in sostanza innanzi tutto in determinate precise indicazioni di carattere generale riguardanti i casi di non idoneità di un aspirante pilota ad ottenere la licenza sportiva; poi nella uniformità dei criteri di riammissione alle competizioni di piloti che abbiano subito un trauma. Non vi è dubbio che questi criteri, una volta adottati da tutti, possono evitare ulteriori incidenti; e le auspicate norme varranno non soltanto per le grandi prove ed i piloti di fama ma per tutti. A questo scopo il prof. Rovelli propone la istituzione di un libretto sanitario che ogni pilota deve portare sempre con sé e che deve essere presentato insieme con la licenza al momento delle verifiche sportive. Il libretto sarà trattenuto dal medico della gara e restituito a gara terminata. Il che è una garanzia notevole, ma ha anche molta importanza ad altri fini, in quanto sul libretto sono registrate tutte le caratteristiche fisiche del titolare, gruppo sanguigno, eventuali allergie, eventuali incidenti subiti, tutti elementi che possono essere di grande aiuto per i medici che dovessero curare quel pilota in seguito ad un incidente.

L'iniziativa italiana è indubbiamente da elogiare e da appoggiare, ed è auspicabile che la commissione della sicurezza della CSI la adotti al più presto.

f. i.

(1) Si tratta della « Unità medica mobile » ideata dal signor Louis Stanley e finanziata con fondi provenienti da molte parti, che si vede in giro per l'Europa in occasione di grandi prove.

1 SICURA della CSAI

CELLULA DI SICUREZZA.

E' stato convenuto all'unanimità di proporre che l'involucro esterno della cellula di sicurezza (p.e. quello a contatto con le prese di aria) in diretto contatto con i serbatoi debba essere di alluminio dello spessore di almeno 1,5 mm o di materiale equivalente. Non si possono usare lamiere di magnesio.

PESO MINIMO.

Si è convenuto all'unanimità che il peso non è il fattore più importante per la sicurezza e che un incremento dello stesso non significa necessariamente una maggiore sicurezza.

L'opinione espressa è che un peso maggiore è pericoloso a causa della maggiore quantità di energia che deve essere assorbita in caso di urto.

L'opinione contraria afferma che una vettura più robusta è in gra-

do di assorbire meglio detta energia.

Sei dei membri sono favorevoli ad aumentare il limite di peso esistente di 5 kg, per l'adozione delle nuove lamiere.

Tre dei membri sono favorevoli ad un massimo assoluto di 20 Kg facilmente raggiunto aggiungendo il peso di 5 kg della lamiera più il peso della batteria e dei suoi accessori (questo argomento sarà ulteriormente discusso).

LARGHEZZA.

E' stato deciso di proporre che la larghezza massima della vettura sia fissata in 110 cm, senza incrementi ulteriori per i serbatoi.

ESTINTORI.

I costruttori suggeriscono di nominare una Sottocommissione che collabori con la Jim Clark Foundation e con le industrie aeronautiche per ottenere maggiori informazioni.

Queste informazioni devono essere disponibili al più presto possibile e le norme formulate in breve tempo.

BATTERIE.

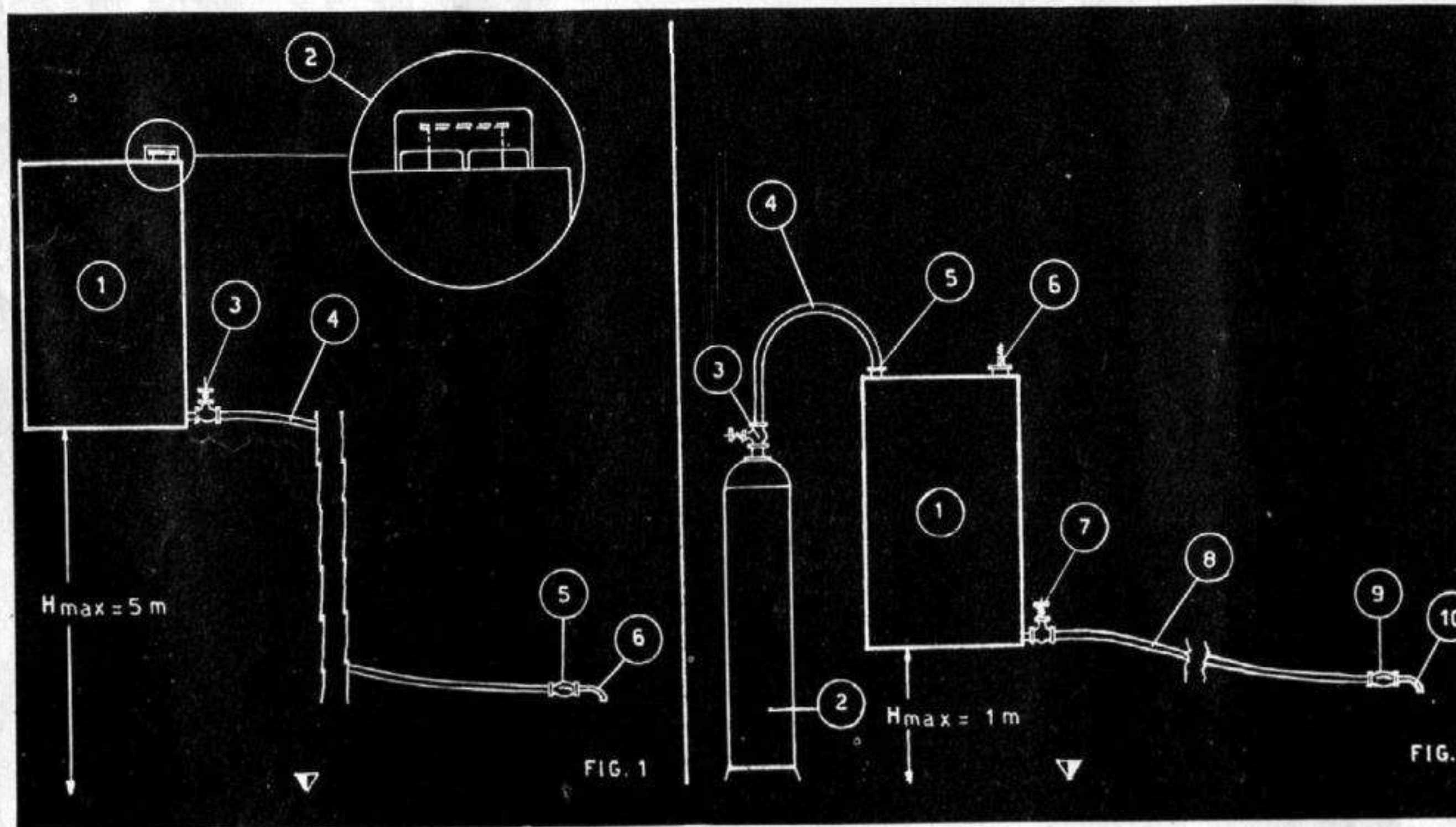
Si propone di eliminare ogni sorgente di energia elettrica sulla vettura.

Si suggerisce che il motorino di avviamento rimanga sulla vettura ma che l'avviamento avvenga dall'esterno.

Si chiede inoltre che la partenza a spinta sia permessa nello schieramento, prima che la bandiera verde venga esposta e nel caso una vettura richieda la detta partenza prima dell'inizio della gara, la vettura dovrà prendere posizione in fondo allo schieramento.

REGOLAMENTAZIONE.

E' stato richiesto da tutti i membri un periodo di 12 mesi prima che ogni nuova regolamentazione diventi effettiva.



1 Serbatoio da 200 lt. 2 Tappo del serbatoio con tappo di sfogo a rete 3 Rubinetto 4 Tubo flessibile 5 Manetta automatica e manuale di comando 6 Boccaglio.
Legenda del disegno a destra:
1 Serbatoio da 200 lt. (prova 3 Atm. - servizio

0,5 Atm) 2 Bombola di azoto 3 Valvola di regolazione della pressione (0,5 Atm.) 4 Tubo flessibile 5 Connessione 6 Tappo con valvola di sicurezza (1 Atm.) 7 Rubinetto 8 Tubo flessibile 9 Manetta automatica e manuale di comando 10 Boccaglio.

Come si vede le idee dei costruttori sono abbastanza diverse dalle altre; e si capisce, visto che essi tendono a conservare il massimo possibile del materiale esistente, per non spendere altri soldi. Comunque per quanto riguarda l'aumento dei pesi è chiaro che si tratta di materia molto opinabile e forse entrambe le correnti hanno le loro ragioni. Basti ad esempio confrontare quanto ha detto da una parte Ferrari, anche al Convegno delle commissioni sportive italiane, e quanto ci ha detto l'ing. Piech della Porsche, per constatare come esi-

stano due distinte filosofie tecniche pur se gli scopi da raggiungere sono gli stessi.

In margine al problema dei rifornimenti, da parte italiana è stato presentato anche uno schema di installazione da adottare là dove non vi siano impianti unificati uguali per tutti, schema che prevede due soluzioni distinte ma aventi il comune scopo di impedire che vi siano delle troppo spinte differenze tra l'uno e l'altro concorrente. Secondo questi schemi gli impianti dovrebbero essere soltanto del tipo

1, cioè a semplice gravità, col serbatoio posto a 5 metri d'altezza dal suolo, oppure del tipo 2, con serbatoio a soltanto un metro dal suolo ma con la pressione di uscita del carburante aiutata da una bombola di gas (azoto) con tuttavia al massimo 0,5 atmosfere di pressione (una valvola limitatrice dovrebbe automaticamente impedire che la pressione dell'azoto sia superiore). Anche questa proposta, così come tutte le altre riguardanti i rifornimenti ed i sistemi di sicurezza relativi, è ancora allo studio.



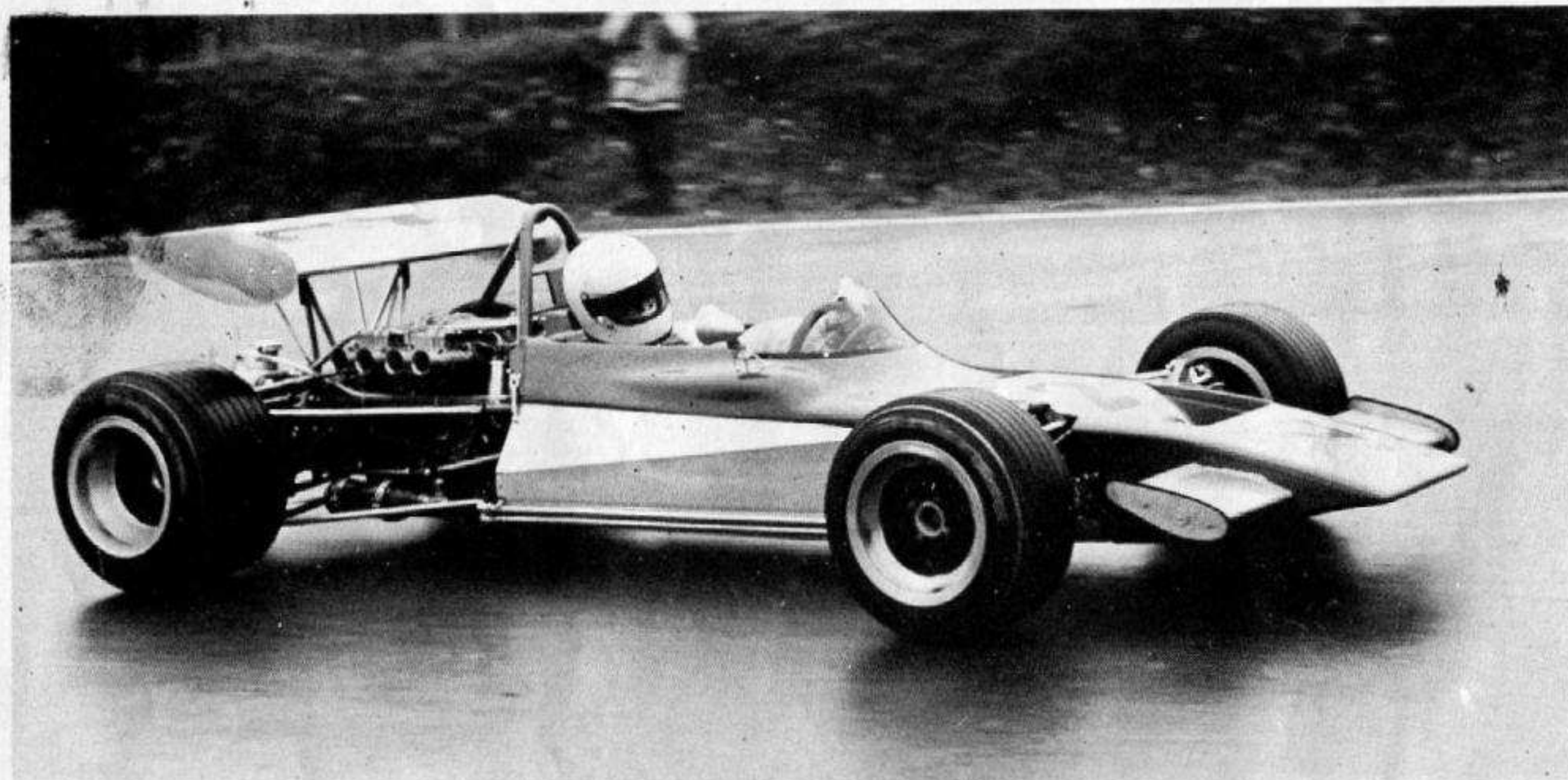
CROSSLÉ 21FA. Vettura a telaio multitubolare nella serie tradizione della Crosslé. E talmente normale che una descrizione particolareggiata diventa inutile. Anche questa monoposto è adatta alla F. 3

GLI INGLESI
cercano
sempre più
l'unificazione
con gli
AMERICANI

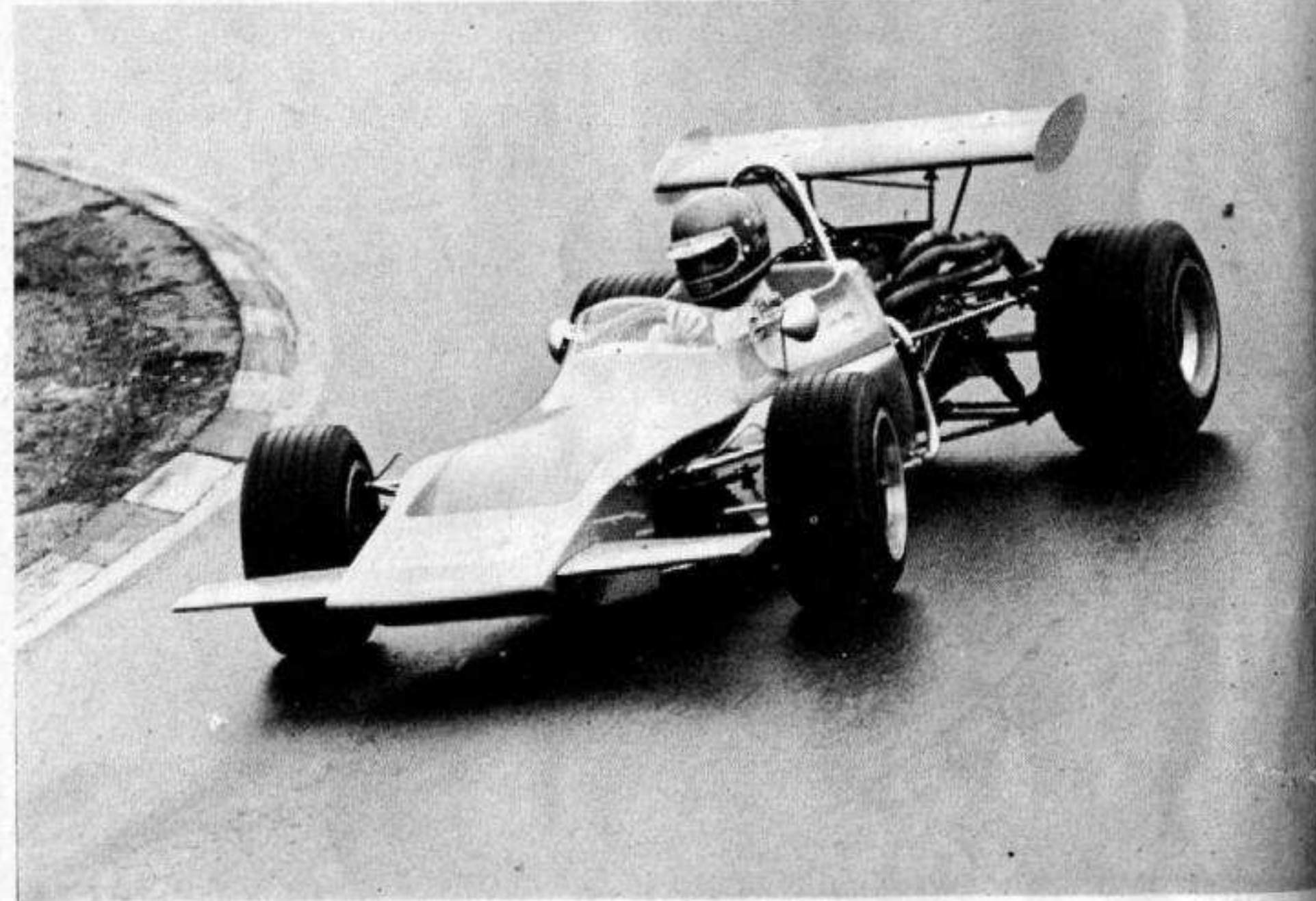


ROYALE RP8. Questa vettura con telaio tubolare ha per ora dato le premesse migliori del potenziale della Formula Atlantic, dato che il prototipo ha corso in gare autunnali di Formula Libera. Con un motore Ford TC di 160 HP Ray Allen ha girato sul circuito corto di Brands Hatch in 48"8. Da allora questa vettura da sviluppo è stata equipaggiata con un motore BDA messo a punto dalla Steele, che eroga 200 HP, e si dice che sia possibile segnare circa 46" sul giro

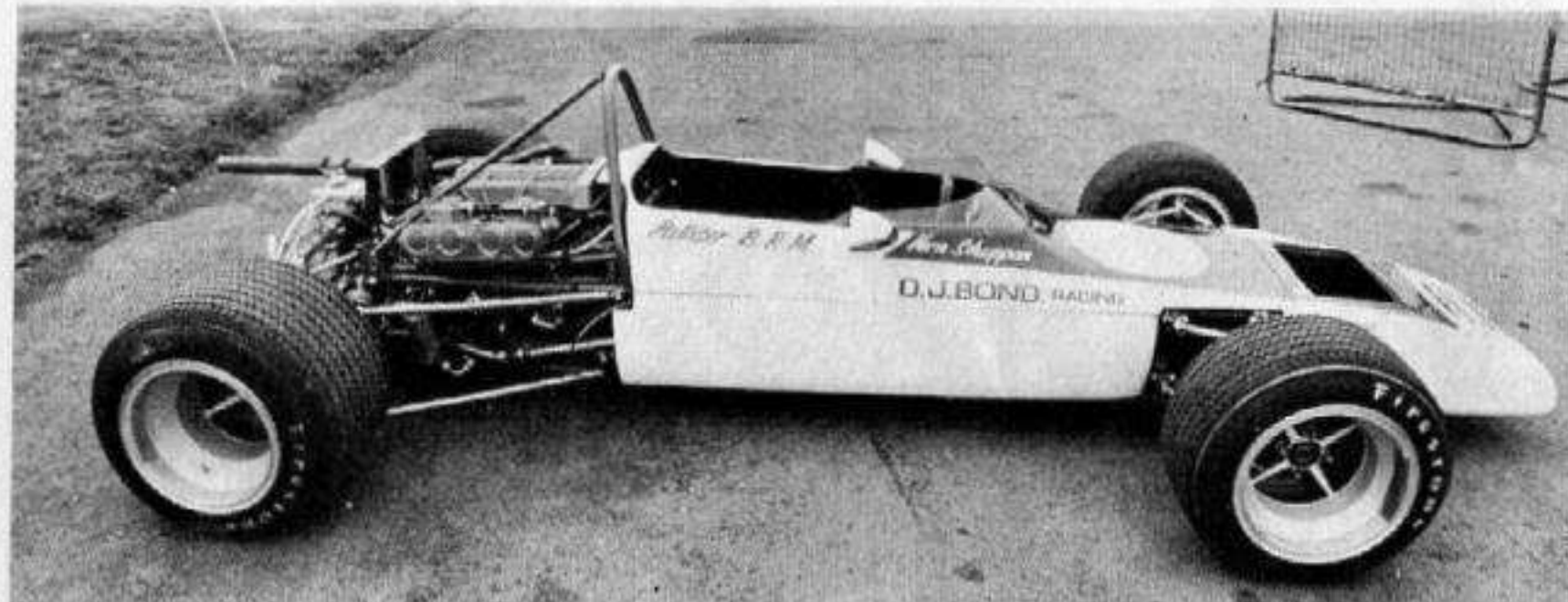
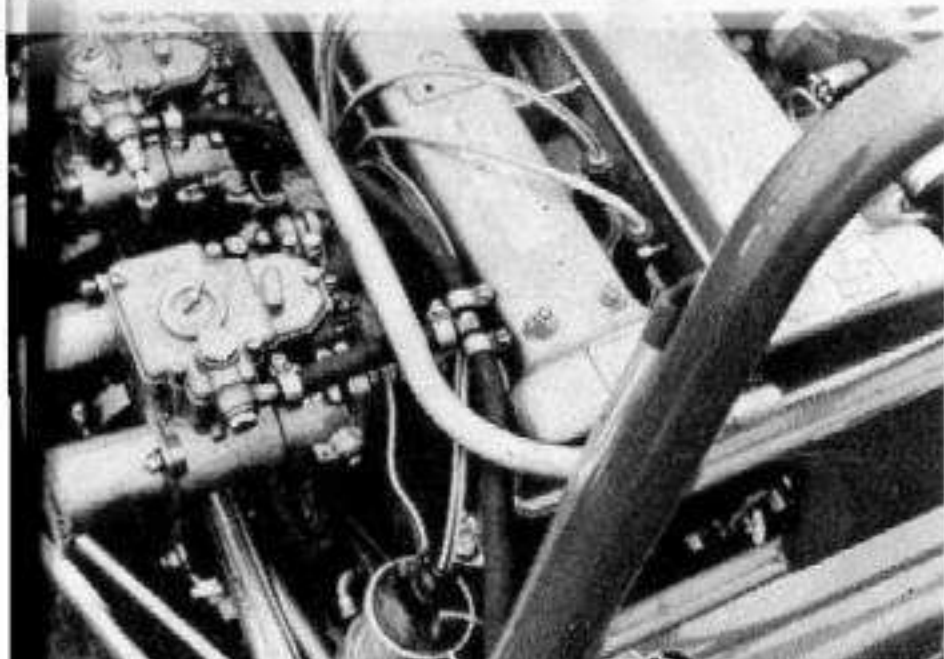
Spieghiamo la formula ATLANTIC



LOTUS 69 EA/EB. Adattamento di successo di Baldwin della 59 (di scarso successo) che implica carrozzeria di miglior stile e nuova linea dell'abitacolo per portare a una maggior semplicità, essenza di questa categoria. Il motore (a sinistra) è un Lotus-Ford Twin Cam e oggi i Weber doppio corpo sembrano arcaici su una monoposto



MARCH 71A, pilotata esuberantemente da Peterson (sopra). Si tratta della March F.2, F. 3, F. Atlantic per il 1971 e l'Atlantic è disponibile con il T1AM o il 71AS. Dietro il motore Holbay c'è il cambio Hewland FT200 che pare stia per diventare universale in questa categoria. Sotto a sinistra: La PALLISER WDB4, prodotta da una Casa con notevole esperienza nella Formula B. Ha un telaio multitubolare con pannelli in lamiera di metallo e uno dei più robusti roll-bar mai visti. I freni posteriori entro-bordo sono ottenibili a richiesta



SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - E' una debolezza quanto una forza dello sport motoristico britannico che ci siano troppe gare, troppa dispersione e troppe categorie (preziosamente chiamate formule). Due dei più recenti esempi sono stati la F. 5000, che non è ancora arrivata al successo, e la F. 100, nelle intenzioni per vetture sport analoghe alla Formula Ford, che nella prima stagione è stata mediocrissima. Eppure si può obiettivamente dare un cauto « benvenuto » al precoce neonato del 1971, la Formula Atlantic. In effetti si tratta di un adattamento inglese della F. B. americana che ha avuto buon successo, per monoposto con motori fra i 1100 e i 1600 cc, derivati da motori di serie omologati nei gruppi I, II e III. Per il 1971 sono stati approvati i seguenti motori: Alfa 1600 TC, BMW 1600, Datsun 1600, Fiat 124, Ford BDA, 1500, 1600 e Ford Lotus Twin Cam, Porsche 1582 (benché il Ford BDA sia omologato a 1601 cc sarà accettabile se la cilindrata sarà ridotta sotto i 1600 cc). L'iniezione è vietata per via dei costi. Con la messa a punto concessa, si prevede che i motori competitivi erogheranno circa 200 HP.

E le vetture? I costruttori inglesi forniscono già oltre il 90% delle vetture che corrono negli Stati Uniti nella Formula B e i telai possono praticamente essere quelli delle altre formule e così appare chiaro il senso dell'economia implicito. Tra parentesi, si applicano i regolamenti FIA per quanto riguarda i serbatoi, mentre altri riguardano il massimo di cinque marce avanti, il massimo di 68 litri di carburante e il minimo di peso di 439 kg.

Oltre alle Case di cui pubblichiamo le fotografie anche Brabham, Chevron e Hawke hanno venduto vetture di Formula B e ovviamente saranno presenti nella Formula Atlantic; speria-

mo che ci sia altrettanto varietà nei motori. In complesso le prospettive paiono incoraggianti e l'unica categoria che potrebbe soffrirne è la F. 3 e probabilmente non molto. Dopo la prima gara del 7 marzo a Brands Hatch si avrà un'idea più chiara.

La conclusione è abbastanza ovvia: la Formula Atlantic deve colmare i vuoti di potenza e di costi fra la F. 2 e la F. 3. Forse perché si sono già scottati una volta, i suoi protagonisti e patrocinatori ci vanno piano nel 1971. La società delle pagine gialle telefoniche patrocina un campionato britannico di ventidue gare con un modesto montepremi di poco più di sette milioni di lire e la compagnia petrolifera ARCO, oltre ad appoggiare queste gare, ne patrocina anche altre extra campionato. La STP ha annunciato premi e altre ditte ne forniranno di minori, ditte che vanno da una società televisiva alla Fiat.

Oltre a queste, gare di Formula Atlantic sono previste al di là della Manica per il 1972 — o forse sperimentalmente, anche alla fine del 1971 — e ve ne saranno alle manifestazioni inglesi internazionali con premi di circa tre milioni e mezzo per una. Quando l'America accetterà il motore Ford BDA per la Formula B si spera in gare europee da opporre a quelle americane, ma si tratterà di un futuro ottimistico.

Tutto questo insieme è più sensato di quello di tante altre formule e si hanno già prove che i concorrenti lo apprezzano. Per esempio cambiando motore e cambio una vettura di Formula Atlantic potrebbe essere facilmente convertita per l'uso in F. 3. Esistono motori, motori europei che evitano di dovere usare gruppi propulsori basilarmente americani, fatto che ha tanto oppresso la F. 5000 (speriamo anche che i concorrenti saranno pronti a usarli in alternativa ai motori Ford, in modo che non si abbia una super Formula Ford.

David Hodges

I PILOTI-BIG in F. 5000

LONDRA - Il campionato 1971 della F. 5000, che sarà patrocinato come si sa dalla marca di sigarette Rothman, consisterà di diciassette gare e avrà un montepremi di quasi cento milioni. Come per il campionato Guards del 1970 ci saranno due tipi di corse, quelle con distanze fra 160 e 240 km ognuna (con un montepremi di sette milioni per otto gare) e quelle di circa 130 km con montepremi di un po' meno di quattro milioni. I regolamenti saranno cambiati soltanto per il fatto che non ci saranno restrizioni per i partecipanti sicché si potranno vedere piloti quali Surtees, Bell, Gethin, Hulme e Stommelen fare almeno qualcuna delle gare.

Nel calendario provvisorio c'è una gara di F. 5000 a Monza il 20 giugno. In Inghilterra ce ne saranno undici, almeno una su ogni circuito principale, più altre valide a Zolder, Mondello Park, Hockenheim, Nivelles e Salzburgring.

Nella seconda metà del 1970 la F. 5000 si è senz'altro messa in buona luce, con prestazioni simili a quelle delle vetture di F. 1, e ora con la prospettiva

di un maggior numero di piloti di primo piano si può guardare con ottimismo alla stagione '71. I protagonisti della F. 5000 han-

no fornito cifre che dimostrano come tutto sommato la formula non sia stata mediocre come a volte sembrava.

Categoria	Numero medio partenti	Numero medio di chi ha concluso la gara	Numero medio di ritiri
F. 1	20,1	10,5 (52,2%)	9,5 (47,2%)
F. 2	22,1	11,5 (52,5%)	10,5 (47,5%)
CAN-AM	27,6	14,9 (54%)	12,7 (46%)
F. 5000	14,4	9 (62%)	5,5 (38%)

Per ottenere la giusta prospettiva, però, si dovrebbe tenere conto delle distanze di gara. Quindi una distanza per cifra di ritiri è anche interessante e molto realistica.

Categoria	Numero medio ritiri	Distanza media km	Distanza media per ritiro km
F. 1	9,5	342,88	36,03
F. 2	10,5	246,66	23,49
CAN-AM	12,7	312,11	24,61
F. 5000	5,5	153,50	27,99

Questo dimostra che in media le vetture di F. 1 e di F. 5000 erano notevolmente più sicure di quelle della F. 2 e della Can-Am. Naturalmente però le medie non sono tutto e gli schieramenti di F. 1 di F. 2 hanno senza dubbio avuto un più alto livello proporzionale di quelli delle altre due categorie. Inoltre le cifre non danno una

valutazione del calibro delle gare e sia nella Can-Am che nella F. 5000 le discrepanze fra i piloti di primo piano e gli altri erano assai più grandi che nella F. 1 e nella F. 2. Per di più i ritiri sono stati in complesso più numerosi nelle prime fasi della Can-Am e della F. 5000, privando così le gare del loro lato spettacolare.

Nella sua ultima riunione del 1970, la nuova CSAI ha perfezionato il proprio organico, con la nomina ufficiale dei componenti delle varie sotto-commissioni in cui la Commissione Sportiva è articolata. Infatti, delle sotto-commissioni erano stati in un primo tempo nominati i presidenti, mentre ora si è provveduto ad eleggere i vari componenti. Esse risultano così costituite:

VELOCITA' - Presidente: Anzio Zucchi; Componenti: Roberto Angiolini (ANCAI), Carlo Benelli, Roberto Bussinello (FISA), Ignazio Giunti, Ernesto Lazzaretti, Paolo Moruzzi, Giuseppe Salvi del Pero, Alfredo Santulli; Segretario: Romolo Tavoni.

TECNICA - Presidente: Giulio Carcano; Componenti: Luigi Dell'Orto, Franco Fedi, Vincenzo Galmanini, Angelo Maria Guerciotti, Giorgio Pianta (ANCAI), Carlo Righi, Elio Zagato (FISA); Segretario: Roberto Nosetto.

CIRCUITI E SICUREZZA - Presidente: Giuseppe Bacchiagaluppi; Componenti: Gianfranco Agnoletto, Roberto Bussinello (FISA), Ugo Cavazzuti, Andrea de Adamich, Luciano De Luca, Gianni Restelli (ANCAI), Carlo Righi (ANFIA), Emilio Rovelli (FMSI); Segretario: Roberto Nosetto.

HALLIES E REGOLARITA' - Presidente: Luigi Stochino; Componenti: Gianni Asquini, Lucio Di Paola, Alvaro Gomez

y Paloma, Adolfo Rava, Mirto Ventura; Segretario: Giuseppe Cannizzaro.

La Sottocommissione Rallies e Regolarità si avvarrà anche, particolarmente con funzioni ispettive e di collaudo dei percorsi, dei seguenti consulenti: Sergio Barbasio e Dante SALVAY (ANCAI), Giorgio Pianta e Luigi Tabaton (FISA).
KARTING - Presidente: Giovanni Gallo; Componenti: Amedeo Biraghi, Lucio Ricci, Edoardo Suriani, Piero Truffo, Luciano Vaiani, Mario Venturini, il Presidente della F.I.K.; Segretario: Giuseppe Cannizzaro.

Ai lavori delle Sottocommissioni potranno essere invitati, in relazione ai temi in discussione, i rappresentanti delle Associazioni di categoria ed esperti dei settori interessati. Le Sottocommissioni Velocità e Tecnica nell'affrontare i problemi di particolare interesse per le Formule minori si avvarranno della collaborazione della Federauto Costruttori.

Come si può notare, vi è stato un ulteriore passo avanti nel «coinvolgere» i diretti interessati, cioè i piloti in servizio attivo, nelle varie sotto-commissioni CSAI, e questo non può che farci piacere, in quanto è indicativo di una mentalità che sta finalmente cambiando, e nel senso giusto. E' presto ora per fare delle previsioni, attendiamo quindi a giudicare la positività di questo inserimento almeno questa intera stagione, dato che bisogna dar modo alle varie commissioni di elaborare un piano di lavoro comune e di affiarsi, ma già le prime decisioni scaturite ci sembrano largamente positive.

Ora la CSAI ha stabilito il programma 1971. In particolare sono state prese le seguenti decisioni:

... anche ai responsabili della CSAI



Molto allegro, John Surtees sorride dall'abitacolo della sua F. 1, accanto a mister Brigham (al centro) ed a Rob Walker, che si è associato a Surtees «tirandosi dietro» la (pagatrice) Brooke Bond Oxo

SURTEES ha trovato la grana

LONDRA - Una nuova alleanza tripartita unisce ora il Team Surtees, la Brooke Bond Oxo — impegnati insieme per tre anni in F.1 — e Rob Walker che conserva i suoi interessi nelle gare di grand prix formando il terzo lato del triangolo. Ciò non toglie che gli interessi di Walker saranno meno attivi di quanto fossero in passato, cioè non sarà presente a tutte le gare e non fungerà da direttore sportivo. Del resto non è detto che questa sia l'ultima combinazione di Surtees per il prossimo futuro, perché John ammette di essere ancora in trattative con un ulteriore patrocinatore.

Il Team Surtees farà gareggiare una squadra di due vetture nel 1971 che saranno pilotate dallo stesso John e da Stommelen, la cui vettura sarà formalmente iscritta dalla DAZ, anche se sfoggerà i colori blu e bianco del Team Surtees-Brooke Bond, con la freccia di Surtees sul muso (è però scomparso l'antico rosso Surtees).

Prima del previsto — probabilmente per la Corsa dei Campioni — le vetture saranno le TS9. La costruzione della prima è iniziata poco prima di Natale e John spera di farla partire in volo per le prove in Sud Africa nel mese di febbraio. Comunque, probabilmente non parteciperà al G.P. del Sud Africa perché è improbabile che i nuovi piccoli Firestone a profilo basso, per i quali è stata progettata, siano pronti in tempo per adeguate prove ante-gara. Basilamente la TS9 seguirà la linea della TS7, però più bassa, più larga e più lunga. Intanto verrà usata la TS7A (più leggera della TS7, con geometria delle sospen-

sioni modificata).

Una TS7A verrà mandata in Argentina per Stommelen nonostante gli attuali problemi di motore del Team Surtees, perché John pensa sia necessario fare qualsiasi sforzo per tenere fede a Fangio che si dedica tanto appassionatamente alla corsa. Il problema relativo al motore consiste nel fatto che in questo momento il team avrà soltanto due DFV serie 9. Quando la stagione sarà avviata, il team prevede che avrà superato le noie al motore da cui è stato oppresso nella seconda parte del 1970.

«Big» John insiste nel dire che la sua squadra sarà formata di due sole vetture, ma David Hobbs potrebbe correre di tanto in tanto in F.1 con una vettura del Surtees Research and Development; ad ogni modo il suo ruolo base consisterà nel correre per questa «branca» della Surtees in F. 5000 fino a maggio e dopo in F. A (mentre David sarà in America, John piloterà probabilmente nelle gare selezionate di F. 5000 su questa sponda dell'Atlantico). Se andranno in porto le trattative per patrocinio, la Research and Development potrebbe fare gareggiare una TS7A nelle gare di campionato (su questo punto John è reticente, ma si tratta probabilmente della vettura Queter-Marko di cui si è già sentito parlare).

Surtees non sarà più il proprio direttore di squadra, e questo sarà un sollievo per alcuni dei suoi seguaci. Il direttore sportivo sarà Gavin Frew, che finora non ha avuto un'attività totale nelle corse (si occupava di quelle minori nel nord dell'Inghilterra ed ha avuto stretti contatti con la Chevron, es-

sendo però soprattutto dedicato al settore degli affari). La squadra sarà iscritta in tutti i grandi premi e in tutte le gare inglesi di F.1 non di campionato.

Tornando alla faccenda dei patrocinatori, John dice:

«... serviranno per equilibrare le cose. L'accordo di tre anni mi permetterà di fare progetti a lunga scadenza sia per il numero sia per il genere di personale che potrà utilizzare e anche per i nuovi progetti a cui dare l'avvio».

Rob Walker commenta: «La Brooke Bond Oxo l'anno scorso capì i miei problemi. Adesso è pronta a contribuire col suo aiuto per tre anni. Personalmente è la ditta che più mi piace come socia e con la quale posso avere rapporti veramente amichevoli».

Non dimentichiamo poi il parere della Brooke Bond Oxo, il cui direttore marketing, Norman Bingham, dice in tono deciso:

«Sfrutteremo il nostro patrocinio a nostro vantaggio dal punto di vista commerciale, tanto che ritengo potremo ottenere il massimo rendimento dal nostro investimento... le occasioni offerte da uno sport tanto seguito sono troppo buone per essere ignorate».

Parole dal suono promettente, mentre tanta gente si preoccupa per la sparizione dei patrocinatori delle corse.

Surtees aveva l'aria molto soddisfatta e per lui deve essere un grosso sollievo dopo i suoi problemi finanziari. Anche chi non beve tè, (la Brooke Bond lo commercia) e molti inglesi, compreso il sottoscritto, non lo bevono, sarà propenso a brindare alla salute di questa alleanza con la Brooke Bond.

1 Nel 1971, verrà indetto un campionato italiano della F. 850, che conserverà l'attuale cilindrata.

Questa decisione ci fa molto piacere, dato che erano note le posizioni di Autosprint (che erano poi quelle della maggioranza dei piloti interessati) riguardo questo argomento. Visto e considerato che cambiare radicalmente la nostra Formula nazionale è una cosa che non si può fare su due piedi (anche se speriamo che ci si cominci a pensare fin d'ora), molto meglio è stato lasciare immutate le regole vigenti, incentivando l'interesse di organizzatori e piloti con la qualifica del Trofeo a Campionato Italiano.

2 Saranno unificati il Turismo gruppo 1 ed il Turismo CSAI in un unico gruppo, chiamato «Turismo Nazionale», con classi di cilindrata. La regolamentazione tecnica sarà quella del Turismo CSAI 1970, che varrà anche per il Gran Turismo gruppo 3.

Molto bene, anche in questo caso il buon senso (e le nostre tesi) hanno prevalso. «Muore» il Turismo CSAI, che però non è morto per niente, dato che al collaudo il regolamento ultra-restrittivo che noi ci auguriamo solo trovi dei commissari capaci di farlo applicare ed osservare; e «rinascere» il TN, cioè la prima definizione di quello che — agli inizi del '70 — era il «turismo per tutti», chiamato poi, in omaggio ai costruttori non nazionali, Turismo CSAI. Le regole tecniche verranno applicate anche al GT 3, ed anche questa unificazione è una cosa intelligente: per lo meno eviterà certe spese (rapporti ravvicinati, gomme racing) di cui si può fare benissimo a meno. Fra l'altro, la nuova struttura del calendario vede una notevole quantità di gare per questi due gruppi «di serie», che il più delle volte, saranno presenti assieme. Infatti, vi sono in calendario oltre cinquanta corse per il TN ed il GT 3, in ogni parte d'Italia. Quindi, anche se esse non avranno più i premi in denaro, dovrebbero essere in grado di soddisfare la passione di chiunque.

3 Nel 1971 sarà indetto un campionato italiano anche per il Turismo Speciale gruppo 2.

Questa è una decisione scaturita direttamente da suggerimenti espressi a Bologna, in sede di Convegno. Con il Campionato Turismo (e con quello F. 850), i campioni italiani '71 dovrebbero essere pertanto sette, dato che è stato tolto il titolo Juniores, che avrà comunque un Trofeo. Si attendono le riunioni in programma questa settimana per sapere come sarà esattamente strutturato questo campionato, ma l'impressione nostra è che non si potrà prescindere dalle classi. Cioè, chi prenderà più punti nella somma dei cinque risultati migliori nell'ambito della sua classe, sarà Campione d'Italia. Fra l'altro, è la soluzione più logica (lasciando in pratica a tutti la possibilità di laurearsi) e la più semplice, dato che sarebbe veramente complesso (e fonte di sperequazioni notevoli) stilare ad esempio classifiche di divisione, come nel Gran Turismo Speciale.

4 Alle gare di Formula 3, per il solo 1971, si è deciso di ammettere le monoposto di 1000 cc, a condizione che siano conformi alle misure di sicurezza introdotte e pesino come le 1600, cioè 440 kg.

Abbiamo lasciata questa «voce» per ultima, dato che essa merita un discorso tutto particolare. Innanzi tutto, quella che avete letta è solo la decisione «base», a causa delle pressioni di molti piloti nostrani che hanno ancora le idee poco chiare riguardo a cosa acquistare (quale motore, quale telaio), anche perché i costruttori hanno le idee confuse anche loro. Ma sembra certo che, nella riunione che si terrà il 9 gennaio, fra CSAI, piloti e organizzatori, questa «concessione» di cor-

rere alla formula già scaduta da un litro verrà perfezionata, o meglio inasprita, poiché si cercherà di scoraggiare i piloti a correre ancora con la 1000, inibendoli ai premi in denaro e preferendo, nelle qualificazioni delle gare, quelli con la vettura 1600.

Stando così le cose, si poteva in definitiva fare a meno di tendere questa mano, poiché chi vorrà correre con la 1000 avrà tutto da perdere, anche se si manterrà in allenamento, almeno.

E' proprio vero, comunque, che gli inglesi sono più furbi di noi, più svelti nel fiutare gli ostacoli e nell'aggrarli, più propensi a cambiare velocemente idea quando è il caso di farlo. E ci spiegheremo meglio. Leggete qui accanto un servizio sulla nuova formula varata oltremarica, cioè la F. Atlantic, una specie di F. B (formula americana di monoposto con motore derivato dalla serie di 1600 cc). Essa ha avuto immediatamente una notevole risposta sia nei costruttori che nei piloti, ed anche se si tratta della ennesima formula (anche in Gran Bretagna cominciano ad essercene troppe), ci si è resi subito conto che con essa si risolvono molte incertezze dovute all'astruso regolamento della F. 3. La quale F. 3, a tutt'oggi, non ha accontentato nessuno, né di qua né di là dalla Manica, e quindi non è difficile pensare che molti piloti inglesi, per lo meno quelli che non avranno la possibilità di passare direttamente in F. 2, opteranno per la F. Atlantic, che ha più cavalli ed è meno costosa della F. 3.

Due cose queste (più potenza e meno soldi) che dovrebbero aprire gli occhi anche a noi, visto che in Italia siamo oltre tutto proprio nel momento delle decisioni, ed in pratica nessuno ha ancora acquistato niente. E' proprio tanto difficile svincolarsi da certi regolamenti, accettati più che altro per pigrizia, e puntare invece verso quelli più convenienti per i piloti e per lo spettacolo? La F. 3, 1600 da quanto si è potuto capire, avrà circa gli stessi CV della 1000, quindi rimarrà terribilmente indietro rispetto alla F. 2 che debutterà nel '72 con motori da 2 litri (vi sarà un «salto» di almeno 130 CV), e se non sarà sul piano della F. Ford (110 CV destinati ad aumentare) ci manca poco, senza parlare poi della poca selettività che questa bassa potenza crea. E' necessaria insomma una crescita della potenza, per distaccarla dalle formule addestrative e porla in una posizione di squidistanza rispetto a queste e alla F. 2.

Abbiamo parlato di F. Atlantic non perché essa sia la soluzione ideale, ma perché certamente essa si avvicina molto a quei criteri che abbiamo espressi. I motori sarebbero gli stessi 1.6 della F. 3 attuale, con la differenza di avere l'alimentazione libera (meno complicazioni di preparazione e «oltre 170 CV» garantiti), mentre sarebbe vietato l'uso dell'iniezione, con quale risparmio di spesa è facile arguire. Che non sia il caso di parlarne?

● GIOVANNI SALVATI è stato festeggiato dalla Scuderia Concordia che ha premiato i suoi piloti. Riconoscimenti sono andati anche a Noè, Rosei, Bertini, Francia, Vinella e Vargiu.

● Dopo una stagione al volante delle

● Nel 1971 si disputerà ancora il campionato inglese di F. 3, BRITISH LOM-EANK, e per la prima e l'ultima prova a Brands Hatch (20 marzo e 24 ottobre) verranno pagate le spese per i concorrenti d'oltremare.

● JAUSSAUD e LACARRAU sono stati festeggiati alla Terrazza Martini a Parigi. Il primo è stato infatti il vincitore del Trofeo Sport-Auto e il secondo del Trofeo Champion.

● ARMANDO SONVICO, figlio del rappresentante dell'Alfa a Lugano, debutterà nel 1971 nella F. 3 con una Tecno.

**CHE COSA
CI PORTA il
1971**

**HENRY FORD è sceso in
guerra contro NIXON per
le nuove leggi di sicurezza**

DETROIT - « King » Henry Ford ha parlato. Stavolta s'è anche scagliato contro gli Enti federali, definendo assurde le loro richieste. Ford ed il suo neo eletto Presidente, Lee Iacocca, hanno voluto esprimere il loro parere e discutere la posizione di Ford nel mercato mondiale. Invano s'è chiesto

di precisare il punto di vista della Ford circa le corse del 1972. Ford s'è chiuso dietro il paravento del « no comment ». « Siamo alla fine del 1970; presto subentrerà un intenso calendario sportivo, al quale non parteciperemo, il perché lo abbiamo chiarito. Nel futuro si vedrà ».

La rivolta d



L'idea espressa da mister Ford in un certo senso... fa senso. Le cinture hanno provato, sino ad oggi, che nella maggioranza dei casi hanno salvato non solo gli autisti normali, ma i piloti di formula varia allorché si sono verificati scontri ed accidenti. Ci sembra di assistere ad una pantomima, specie dopo le prove sostanziali e provate dalle cinture di sicurezza che hanno dato risultati positivi. Questo cuscino, forse chiesto e voluto da qualche grossa corporazione, vicina al grande giro, questo cuscino, dicevo, potrebbe creare maggiori accidenti senza salvare nessuno.

Va tenuto conto che la maggioranza degli americani non fanno uso delle cinture di sicurezza. L'Automobile Club irradia slogan televisivi e radio per incitare i guidatori a far uso delle cinture le quali potrebbero salvare circa 35 mila dei 50 mila che ogni anno muoiono per non essersi stretti nella cintura di sicurezza. Ci è stato detto, infatti, che il cuscino di sicurezza non salverà alcun guidatore se prima non verrà costruito nella maniera più perfetta. E passiamo alla intervista con Ford.

— Signor Ford, il Governo ha chiesto che tutte le vetture del 1973 siano munite dei cuscini di sicurezza. Vuol commentare, per favore?

— Noi fummo tra i primissimi ad applicare le « seat belts » (cinture di sicurezza) sin dal 1956, nelle Falcon. Lei — ci chiede — ha mai provato in qualche test questi cuscini di sicurezza?

— No, rispondiamo.

— Bene, vuol provarne uno?

— No, grazie, do la preferenza a qualche altro... fortunato. E lei che cosa dirà al Governo, in proposito?

— Questi « sac of air » (sacchetto d'aria) sono soltanto ridicoli. Il tempo accordatoci per costruirli è troppo breve e non siamo in grado di svilupparli nella maniera perfetta. Personalmente non li applicherei mai.

— Lei pensa che vi saranno nuovi accorgimenti di sicurezza? Per esempio, la Ford, dopo aver detto addio alle corse, potrà concentrarsi in qualche nuovo ricavato?

— Quello che stiamo facendo. Lei ha toccato nel segno. Infatti, stiamo lavorando e presto verremo con qualcosa di eccezionale.

— Ma gli ordini ed i regolamenti governativi dovranno essere rispettati, vero signor Iacocca?

Il neo eletto Presidente guarda Ford, schiaccia un mezzo sorriso e risponde: « La nostra posizione è stata chiarita da mister Ford. Non rigettiamo l'idea del sacco d'aria, tuttavia dobbiamo spiegare che i sistemi di protezione in programma alla Ford, sono migliori e più aggiornati. Il

Governo ha imposto di mettere questi cuscini in tutte le macchine del 1973, almeno nei sedili anteriori. Provate a far rotolare la vettura. Nessuno si salva con questi cuscini. E allorché il veicolo ha urtato il primo ostacolo, se continua nella sua corsa, non avrà alcuna protezione urtando un'altro ostacolo. Come vedrà, questi sacchi non sono positivi, anche se si tratta soltanto di un periodo sperimentale.

— Questi cuscini, nel 1972, verranno applicati a qualche vettura?

— Infatti, l'anno venturo — 1972 — li applicheremo a 400 vetture di impiegate e tecnici della Ford soltanto. L'idea non è stata accettata con eccessivo entusiasmo dai nostri impiegati, mentre la polizia di Los Angeles, alla quale volevamo applicare questi cuscini d'aria quest'anno ha detto: Grazie no. Come avrà compreso, stiamo lavorando sul livello volontario, e purtroppo non riusciamo a trovare troppi volontari, in tal caso. Noi siamo pronti ad applicarli in tutte quelle macchine i cui proprietari ne faranno richiesta, ma non vogliamo ricevere citazioni per incidenti e morti a causa di mancata protezione.

— Quindi lei non si oppone al ventilato eccessivo costo, quanto per

la sicurezza dei clienti della Ford?

— Esatto. Il costo eccessivo non ci spaventa (tanto pagano i clienti, mister Iacocca, n.d.r.) è la sicurezza di oltre 10 milioni di guidatori che ci preoccupa.

Umanitari, o il Governo preoccupato dei poveri guidatori? Ma questi, guardate un po' del « cuscino » potrebbero farne a meno, tanto (se vogliono) hanno le cinture di sicurezza. E poi, signori miei, quando in città le macchine non possono andare oltre le 30 miglia orarie, a semafori sincronizzati per 28 miglia all'ora, quando sulle magnifiche autostrade non si può correre oltre le 60 miglia — con multa del giudice di 10 dollari ogni miglio superiore alla velocità stabilita (in certe autostrade il limite è fisso sulle 50 miglia), quando la velocità è rispettata ed il numero delle vittime negli Stati Uniti raggiunge la cifra di 50 mila in un anno (tre quarti di questi causati dall'ubriachezza), ditemi voi, a cosa servono tutte queste prevenzioni costose, difficili, oltre che pericolose?

Comunque mr. Iacocca ora sta lavorando sodo, come ha fatto nel passato. Ecco perché, a 46 anni, Henry Ford lo ha nominato Presidente della sua compagnia. Fa parte della Ford da 24 anni, durante i quali ha

costruito la sua reputazione maggiormente col successo nello sviluppo della Mustang, della Maverick e della Pinto, l'ultima creazione Ford che, a detta dei più non sembra poi tanto un vero successo.

Parlando delle auto compatte, Iacocca ha aggiunto: « Dobbiamo riuscire a produrre 400 mila Pinto in un anno. Dobbiamo guardare le auto straniere poiché, in base ai rapporti ricevuti, per ogni 100 mila « importate » si aumenta la disoccupazione per 20 mila operai americani. Tuttavia, le auto piccole rimarranno il nostro obiettivo principale. Avremo a che fare con le compact anche se le condizioni economiche miglioreranno e dobbiamo in modo assoluto poterci permettere prezzi di concorrenza. Senza dei quali, faremo una brutta fine ».

Cambieranno l'anno prossimo il modello della Pinto?

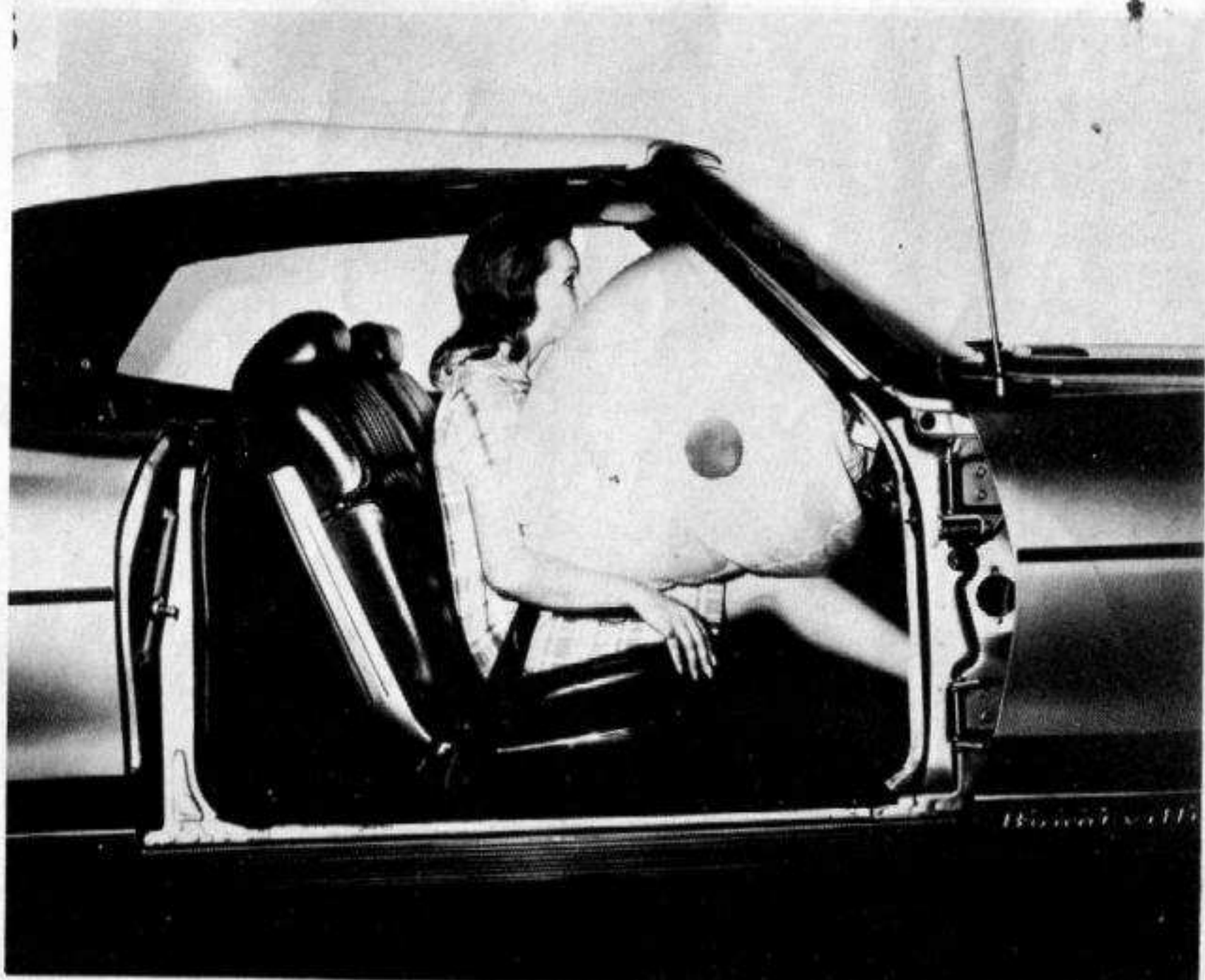
« No, non faremo come abbiamo fatto per gli altri modelli. Puntiamo sulla Pinto come l'auto che ci dovrà consentire il sopravvento sulla importazione ».

E, tanto per dire, questo è tutto un programma che guasta i sonni di Ford e dei suoi dirigenti.

Adriano Manocchia

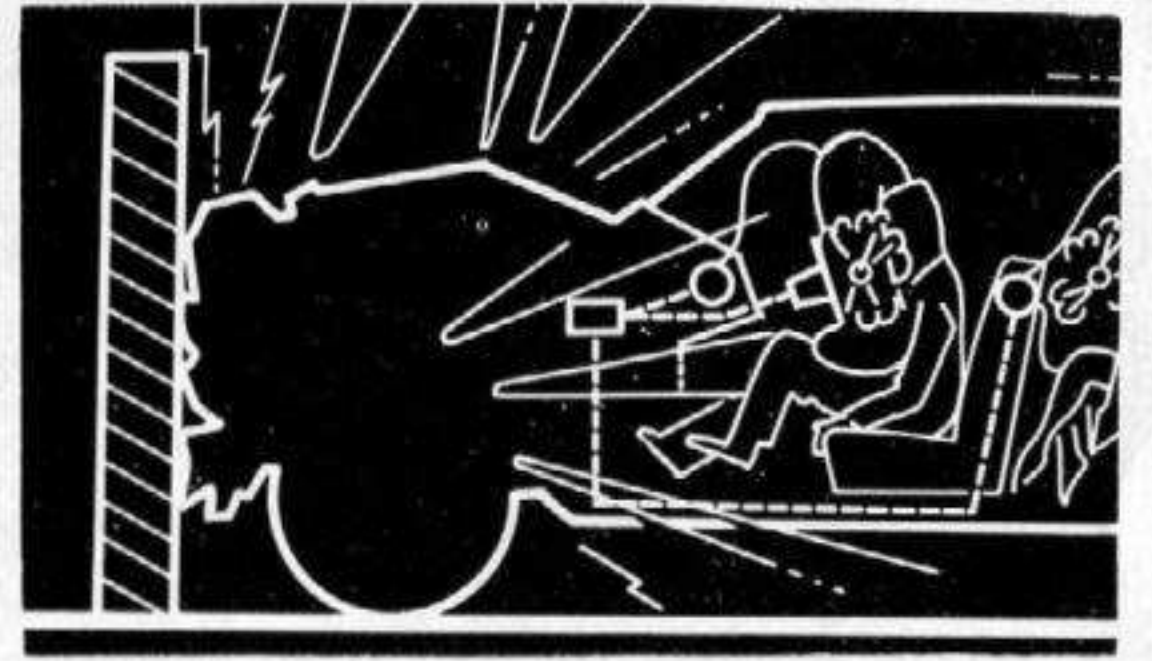
COME FUNZIONA

Un handicap
è negli
URTI
che si
ripetono



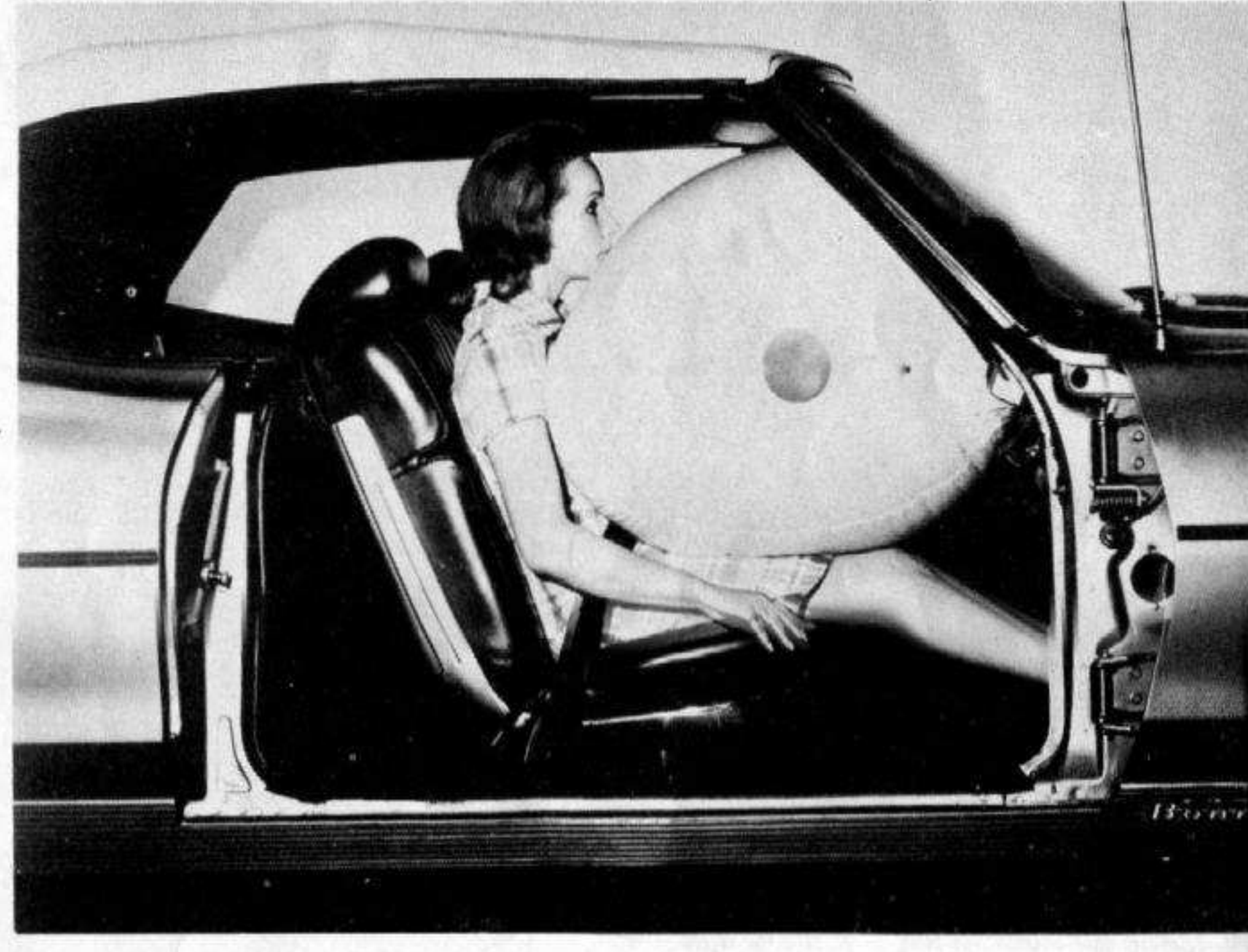
Ciò che ha fatto maggior effetto è stata la frase di Ford a proposito dei sistemi di sicurezza che il Governo Federale ha più volte richiesto alle tre grandi di Detroit. « Chiedono, insistono senza saperne

niente. Questo è tutto un errore. Noi non solo non vogliamo, ma non possiamo, e pur volendolo non potremmo costruire questo "cuscino d'aria" che, secondo alcuni esperti della Ford sono più pericolosi».



el «cuscino»

Chi lo produce ammette però che la «cintura» bisogna conservarla lo stesso in auto



I cuscini d'aria, il nuovo mezzo sostitutivo, meglio, complementare e sussidiario alla cintura per trattenere al proprio posto l'occupante della vettura nel momento dell'urto contro un ostacolo fisso o comunque tale da causare decelerazioni violente e dannose, ha fatto il suo debutto italiano durante il recente Salone di Torino.

Ecco, sulla scorta degli elementi forniti recentemente dalla Eaton Livia — che ha effettuato il primo esperimento in Europa con cuscini d'aria nel suo stabilimento di Borgonero presso Torino — a che punto è la situazione. L'argomento è interessante anche per gli sportivi poiché non si può escludere che il dispositivo possa essere applicato anche nelle vetture impiegate in corsa.

L'idea venne sviluppata dalla Eaton Livia nel 1964, due anni prima che le autorità americane varassero le prime norme sulle misure di sicurezza nell'automobile, perché, da una analisi dei temi suscettibili di un futuro interessante sviluppo, gli esperti della casa americana avevano già indicato proprio il campo della sicurezza ed in particolare la richiesta di un dispositivo che potesse sostituirsi alla cintura, che — statistiche alla mano — il 70 per cento degli automobilisti non allaccia, intervenendo automaticamente, cioè senza preventive operazioni volontarie dell'automobilista.

Partendo dalla statistica, che indica come il 67 per cento degli incidenti porti ad un urto frontale, si cominciò lo studio di cuscini posti anteriormente agli occupanti della vettura. Con le attuali soluzioni la loro protezione dovrebbe essere garantita in un arco di 30 gradi verso l'avanti ossia, per esemplificare, nell'arco compreso sul quadrante di un orologio fra le 11 e le 13. Per il guidatore il cuscino è sistemato al centro del volante, per il passeggero anteriore sotto il cruscotto e per gli occupanti posteriori dietro gli schienali dei sedili anteriori.

Tutto avviene, dall'urto al gonfiaggio del cuscino, in mezzo secondo. Infatti nel primo centesimo di secondo dopo l'urto un sensore ad inerzia, posto di solito nel vano anteriore, analizza la decelerazione come velocità (deve essere superiore ad almeno 12-19 kmh) e stabilisce se è dovuta a collisione. Nel secondo centesimo di secondo comincia il gonfiaggio dei cuscini di plastica con un gas inerte ed ininfiammabile, come l'azoto. In quattro centesimi di secondo i cuscini sono completamente gonfi e pronti a ricevere i corpi degli occupanti della vettura che sono proiettati in avanti.

I cuscini attutiscono l'urto sia elasticamente sia cedendo alla pressione e facendo sfuggire il gas da tre orifici disposti in punti diversi della circonferenza in modo che almeno due non appoggino contro superfici che impediscano il libero sfogo del gas. Dopo circa 50 centesimi di secondo la pressione nel cuscino è scesa a valori modesti e tali da consentire all'automobilista di allontanare lateralmente con il braccio il sacco, recuperando la visibilità. Nelle prove di funzionamento accidentale del cuscino durante la marcia dell'auto si è constatato che lo sgonfiamento è sufficientemente rapido.

All'obiezione, molto seria, sulla dubbia utilità dei cuscini in caso di incidente con urti successivi, caso piuttosto frequente in gara, nelle uscite di strada, i tecnici della Eaton Livia rispondono che a bassa velocità iniziale di incidente — diciamo 20-30 kmh — buona parte dell'energia si esaurisce al primo urto. A velocità più sostenuta c'è, comunque, dopo il primo urto una decelerazione progressiva con l'occupante frenato con continuità dal cuscino, cuscino che, è vero, diminuisce rapidamente di pressione, per le ragioni prima citate, ma non altrettanto rapidamente di volume.

Questi problemi sono tutti risolti adottando i cuscini con le cinture. Per queste ultime le esperienze della fabbrica confermano che la cintura più utile è quella addominale. Le prove eseguite su scimmie, con cinture di questo tipo, hanno confermato che con i cuscini il carico sulle cinture è ridotto di oltre il 50 per cento e che decelerazioni di intensità superiore del 50 per cento a quelle che causerebbero la morte pur con cinture di sicurezza sofisticate, risultano invece inoffensive (in ogni caso assolutamente non mortali) se alla cintura si aggiunge il cuscino gonfiabile.

L'uso della cintura è comunque consigliabile per varie ragioni. Prima di tutto è un sistema di sicurezza sussidiario, nell'ipotesi che il dispositivo «cuscini» non funzioni. Inoltre evita la proiezione dell'occupante fuori della vettura e, comunque, il suo movimento anomalo nel caso di ritardato o irregolare gonfiamento del cuscino. Gli studi ora proseguono per ampliare l'arco di utilizzazione e perfezionare il dispositivo che, con la proposta di legge del ministro dei trasporti statunitense, diventerà obbligatorio negli USA dal primo gennaio 1973.

Tra 5 anni
la benzina
solo per
l'avviamento

CHICAGO. Al recente convegno americano per lo sviluppo della scienza, tenutosi a Chicago, è scoppiata la «bomba» dell'auto elettrica: Victor Wouk, nell'aprire il convegno, ha affermato che tra cinque anni e forse anche meno le auto saranno in grado di marciare con un motore elettrico talmente perfezionato da far quasi dimenticare quello attuale, in ogni caso tale da ridurre l'inquinamento dovuto a gas di scarico di oltre l'80 per cento. Infatti, non si tratterà di un sistema completamente elettrico, ma si sfrutterà ancora un motore a benzina per i servizi, come la messa in moto e la ricarica delle batterie, esattamente il contrario cioè di quanto accade ora, che i servizi del motore a benzina sono elettrici.

m. p.

Si ha ragione di credere che, data la vera e propria «psicosi» che sta attanagliando l'americano medio (e di riflessi i suoi governanti) riguardo i problemi della sicurezza in generale e dell'inquinamento in particolare, che questa notizia avrà notevoli ripercussioni in seno all'opinione pubblica, e che quindi il futuro delle case automobilistiche — già ora impegnate seriamente dal governo in una serie di ristrutturazioni a carattere di «sicurezza» — non è privo di nubi, anche nel caso che ci voglia in realtà più tempo per «uccidere» il vecchio motore a pistoni.

● Il primo gennaio sono cominciate le visite e le prove di REVISIONE delle autovetture, dei motocicli e delle motorizzate ad uso privato immatricolate per la prima volta entro il 31 dicembre 1963.

● Per il netto aumento dei morti negli incidenti stradali, il governo australiano ha deciso di rendere obbligatorie le CINTURE di sicurezza per chi siede sui sedili anteriori, conducenti e passeggeri.

● La costruzione dell'autostrada dei TRAFORI inizierà nella prossima primavera. I lavori riguarderanno soltanto il primo tratto dell'arteria, il Voltri-Ovada-Alessandria di 87 chilometri.





sosta al box

● Il **TEAM MARTINI** farà tutte le gare del campionato gruppi V e VI con le Porsche ex del Team Salisburgo, con assistenza della Casa. Il pilota numero uno sarà Elford. **Direttore** di squadra sarà Dechent e gli altri **piloti**, come si è già detto, Larrousse, Ahrens, Marko, Lins e van Lennep. Elford correrà in genere con Larrousse, ma quest'ultimo andrà al Rallye di Montecarlo e quindi a Daytona sarà sostituito da van Lennep. Ahrens correrà soltanto in certe gare europee, per impegni di lavoro, e nelle altre sarà sostituito da Lins. Per Daytona, comunque, è in programma di prendere Kinnunen in squadra, ma per una sola gara.

TUTTE

le notizie prime al tra

Niente T.T. quest'anno

● Il **TOURIST TROPHY**, valevole per il challenge europeo turismo, non si svolgerà nel 1971 per difficoltà economiche.

● La moglie del pilota **ALAIN DE CADENET** è la hostess di un nuovo ristorante di Londra, chiamato « Prinnies » in ricordo del reggente. La sede aveva ospitato per trent'anni l'Aero Club Reale.

● Il pilota inglese **ANDREW HEDGES** stava per sposarsi ma poco prima è stato ricoverato urgentemente in ospedale per essere operato di appendicite.

TOUR EUROPA polemico

● Discussioni fra il direttore di gara del **TOUR D'EUROPE** e i rappresentanti dei piloti. Si sono infatti sollevate molte critiche verso il regolamento della gara, ma neppure i piloti sono concordi. I professionisti vorrebbero un vero rallye con prove speciali, mentre i dilettanti si oppongono. Si è così proposto che il prossimo Tour abolisca i posti di controllo volanti, introducendo tappe su strade accidentate e un servizio sanitario con contatti radio con tutte le vetture.

GETHIN nell'INTERSERIE

● Dopo una buona stagione in F. 5000 con le McLaren di Gethin e di Wisell, **SID TAYLOR** ha annunciato che la sua squadra 1971 sarà patrocinata dalla Castrol. Le sue McLaren correranno nell'Interserie gruppo 7 e nella F. 5000. Pilota per l'Interserie sarà Gethin, quando gli impegni di F. 1 glielo permetteranno. Per la 5000 non è ancora stato scelto il pilota, ma il team assicura che non sarà Gethin.

● La cosiddetta fidanzata di Moss, **ANGELA HILTON-LEWIS**, ha aperto un'agenzia per « modelli » a Londra.

1 miliardo per il NURBURGRING

● Gli organizzatori del G.P. DI **GERMANIA** hanno assicurato che entro il primo agosto 1971 il circuito del Nurburgring sarà pronto con sessantatré delle settantasei modifiche richieste dalla GPDA. La spesa prevista è di oltre un miliardo di lire.

● Alcide **PAGANELLI**, che con Russo ha vinto su Fiat 124 il campionato italiano rallies, ha ricevuto a Milano una coppa ricordo durante una manifestazione organizzata dalla società petrolifera Total che ha fornito il carburante nel 1970 alla Fiat nei rallies.

STEWART insiste

● Quando si accenna alla Ferrari, nello sguardo di **JACKIE STEWART** si accende una strana luce, fatto che avviene con una certa regolarità. Durante una intervista con il giornalista inglese Eoin Young, per « Autosport », lo scozzese ha tradotto in parole questi fuggitivi sguardi, dicendo: « Sa, strano ma vero, la squadra per la quale vorrei pilotare prima o poi è la Ferrari. E' un nome magico, vero? Mauro Forghieri mi è simpatico e vorrei essere in squadra con lui perché l'ho spesso osservato al lavoro. Mi piacciono anche i meccanici, sono dei tipi formidabili ».

Per ZANDVOORT il governo

● A quanto pare le voci sulla chiusura del circuito di **ZANDVOORT** erano premature. Recentemente il circuito non ha avuto buoni utili nelle sue gare internazionali, ma la proposta perché venga tramutato in un centro di vacanza dovrebbe ottenere l'approvazione del governo che non sarà data, pare, dato che quello di Zandvoort è l'unico circuito d'Olanda e serve quindi per garantirsi pubblicità a livello internazionale.

● Eris **TONDELLI** ha conseguito la laurea in ingegneria meccanica.



La TRAUTMANN all'Alpine

● Neyret e Claudine **TRAUTMANN** hanno annunciato che correranno per la squadra Alpine Renault nel Rallye di Montecarlo, e non più per la Citroën.

● In Belgio il pilota **BERTINGHAMS** si è aggiudicato il titolo nazionale con un'Alfa 1750 spider veloce, mentre Christian Beckers ha nuovamente conquistato il titolo di campionessa belga.

● Una persona che vuole mantenere l'incognito ha disposto a favore del fondo assistenza dell'Associazione Corridori Italiani il versamento di dieci milioni di lire.



La MARCOS in difficoltà

● Un altro costruttore specialista inglese, **MARCOS**, si trova in grossi guai finanziari, meno di sei mesi dopo il trasloco in una nuovissima fabbrica. Uno dei più grossi problemi è stata la accoglienza fredda rivolta al suo modello autunnale, la Mantis. Per salvare la società dalla totale liquidazione, i prezzi sono stati ridotti dal gruppo dei concessionari Marcos.

● Il Rallye della **KABILIA** è stato disputato in pessime condizioni atmosferiche e ha visto la vittoria di una Citroën pilotata da Jautzy-Cady.

DUBLER in Formula 2

● Lo svizzero **JURG DUBLER** è finalmente entrato nella F. 2. Correrà per l'industriale svizzero Albert Obrist con la Porsche che nel 1970 è stata utilizzata da Ganley e da Scott.

● L'AC di Nizza e della **COSTA AZZURRA**, fondato nel 1896, e cioè un solo anno dopo l'AC di Francia, sarà il primo AC provinciale a festeggiare i suoi settantacinque anni di vita.

● **FABRIZIO NOE**, un promettente pilota di F. 3, esordiente 1970, nel 1971 correrà con una Lotus F. 3 e parteciperà anche a gare all'estero.

HULME con l'epatite

● Il RAC ha organizzato il suo pranzo annuale per presentare i premi 1970. Ospite d'onore **JACK BRABHAM**. Pat McLaren ha ricevuto lo « Hawthorn Memorial Trophy », assegnato al pilota inglese c del Commonwealth più meritevole, per conto di Denis Hulme assente perché ammalato di epatite. Il trofeo sir Malcolm Campbell, per il pilota inglese che ha dato la migliore prestazione su qualsiasi vettura nazionale, è andato a Tony Densham per il suo record mondiale sul dragster Commuter, record che ha battuto quello stabilito da Campbell nel 1927.

Al Kursaal per REGAZZONI

● **REGAZZONI** ha festeggiato al Kursaal di Lugano la sua bella annata 1970. Presenti molti piloti, da Siffert a de Adamich, a Merzario, a Moser, a Schetty e a Perrot. Per la Ferrari erano presenti gli ingegneri Caliri e Camurri.

● Un collezionista inglese di **ROLLS-ROYCE** ha comprato la Phantom III usata da Lloyd George, completa di sgabello per il proprietario che soffriva di gotta, di « libro di bordo » firmato e di un vasto armadietto per liquori. La vettura fu costruita per il leader liberale negli anni trenta.

MULLER senza FILIPINETTI

● Herber **MULLER**, che ha lasciato Filipinetti, prepara nel suo garage tre Ferrari 512 S di cui due appartenevano appunto a Filipinetti e una alla Scuderia Francorchamps. Muller dice che è prematuro rivelare come sarà formata la Scuderia, ma lo scopo è di partecipare, nel 1971 al campionato del mondo marche e all'Interserie.

● Il campione francese della Formula France, **FRANCOIS LACARRAU**, correrà in F.3 con una nuova Martini. Il team sarà probabilmente patrocinato dalla sezione francese della Bardahl.

La FORMULA sottosviluppata

● Pare quasi certo che la Formula B - **FORMULA ATLANTIC** in Inghilterra - sarà adottata in tutti i paesi sottosviluppati (automobilisticamente) dell'Estremo Oriente, quale categoria economica universale di monoposto con la quale si correranno i principali campionati, per esempio in Malaysia.

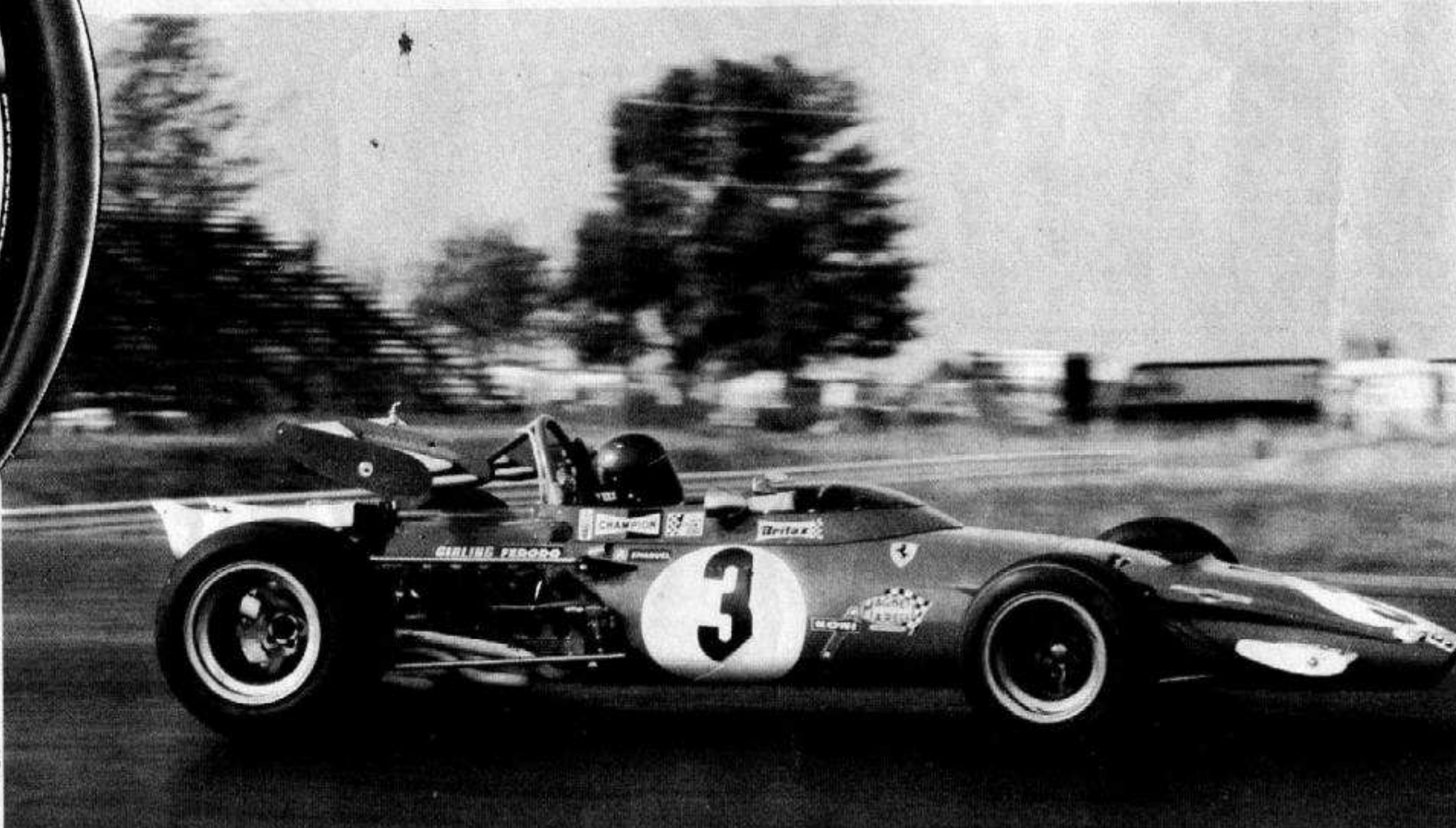
● La Reno-Ruhr-Racing Team, che ha circa un centinaio di soci, compreso **KELLENERS**, ha grossi programmi per il futuro. Vorrebbe addirittura, entro tre anni, organizzare una gara di F. 1 valevole per il campionato del mondo.



20129 milano - via c. menotti 11 - tel. 710121/2/3

natale con MOMO

acquistando un volante riceverete un meraviglioso manifesto a colori 70·100 della Ferrari formula 1 di J. ICKX in omaggio richiedetelo presso i migliori negozi di autoaccessori.



• Tutte le automobili e le moto prodotte negli STATI UNITI a partire dal 1973, eccettuate le vetture della polizia, dovrebbero essere costruite in modo da non potere superare i 152 orari. I tachimetri dovrebbero anzi avere una scala ancora più ridotta, cioè con un'indicazione massima di 136 orari, velocità oltre la quale su qualsiasi veicolo entrerebbero automaticamente in funzione clacson e lampeggiatori.



Una 512 per VACCARELLA

• La Scuderia BRESCIA CORSE ha comprato la Ferrari cinque litri, quella alleggerita e modificata che ha vinto la Nove Ore di Kyalami. La Ferrari ha proposto alla scuderia di utilizzare anche Nino Vaccarella.

• Nel 1973 i LIMITI di velocità in Inghilterra non diventeranno « metrici » e forse non lo saranno mai. Lo ha annunciato il ministro dei trasporti, dicendo che ciò varrà a fare risparmiare le cifre enormi implicate per cambiare i cartelli con i limiti di velocità.

La FIAT ai ripari

• Superata quest'anno per la prima volta anche dalla RENAULT, nel volume di vendite in Inghilterra, la Fiat cerca di migliorare le sue relazioni pubbliche in quel paese. Alcuni giornalisti italiani sono stati infatti invitati a incontrare i direttori della società di relazioni pubbliche alla quale la Casa ha affidato il settore pubblicità.

• Una seconda vettura è stata iscritta dalla STP alla COPPA TASMANIA per il californiano George Folmer, che gaggerà in tutte e sette le prove.

HONDA omicida?

• Sono cominciati a Tokio i tests su una HONDA per vedere se il presidente della Società debba essere accusato di omicidio. Sochiro Honda è infatti implicato in un'accusa mossa dal padre di un giovane morto in un incidente avvenuto con una Honda 354. I tests dovranno stabilire se la vettura fosse difettosa.

• Oltre alle gare di F. 3, TORSTEN PALM amplierà la sua esperienza rallystica partecipando all'East African Safari in compagnia di Bengt Soderstrom, su una Volvo.

CASSANDRA stradale

• Una compagnia americana di ASSICURAZIONI ha predetto, statistiche alla mano, che entro la fine dell'anno, 35.000 persone saranno state uccise sulle strade da conducenti ubriachi.

• Le immatricolazioni di vetture estere in ITALIA sono aumentate del 54,99 per cento nei primi sette mesi dell'anno, raggiungendo le 234.000 unità.

• Come contributo all'Anno Europeo per la conservazione della natura 1970, la BP ha presentato in varie città d'Italia un nuovo documentario intitolato: « L'ombra sul progresso ».

Il piro ... MINI

• Un tale di MELBOURNE che odia le mini-vetture inglesi ne ha incendiate tre nello spazio di un'ora. E' del resto accusato di averne distrutte trentasei durante l'anno.

• La Société de participation et de développement industriel (Paredi), attraverso la quale Fiat e Michelin controlleranno la CITROEN, è stata costituita a Parigi. La Paredi ha un capitale di 494 milioni 205.400 franchi diviso in azioni da 100 franchi, di cui il 51 per cento in possesso della Michelin e il 49 della Fiat.

Una SKODA all'italiana

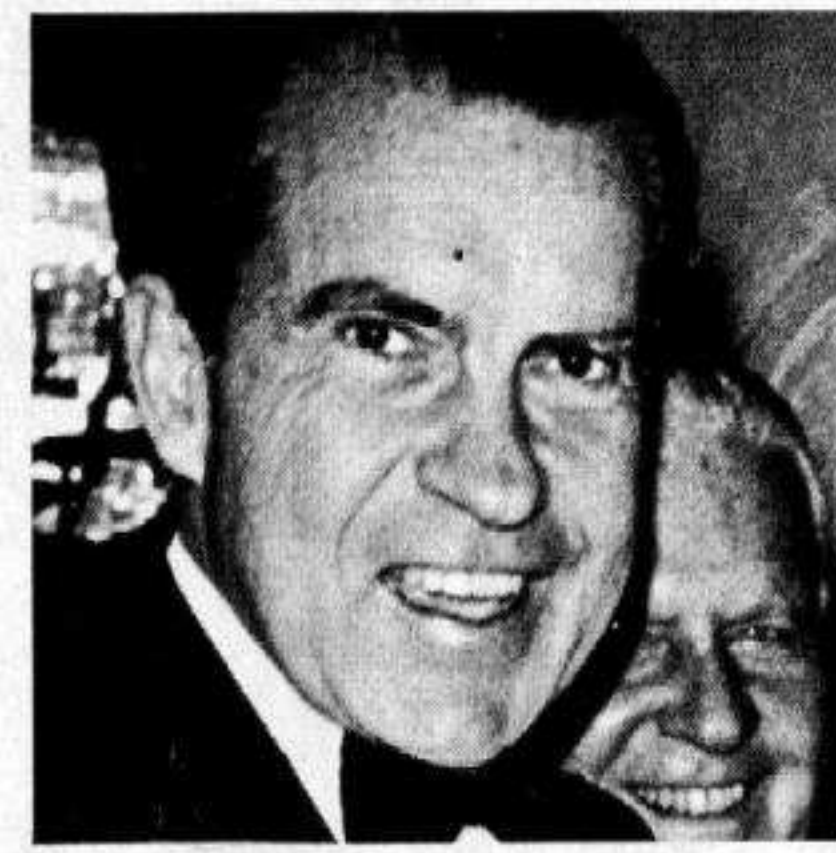
• Alla SKODA si stanno studiando nuovi modelli che dovranno entrare in produzione nei prossimi anni. La nuova 1500, con meccanica molto raffinata, avrà la carrozzeria italiana, ma non si sa ancora quando sarà presentata ufficialmente sui vari mercati.

• Il programma di CHINETTI per il 1971 prevede tre Ferrari 512S con i piloti in maggior parte americani. Non parteciperanno a tutte le prove del mondiale marche, ma saranno a Buenos Aires, Sebring, Daytona, Le Mans e poi si vedrà. Nessun programma per la F. 1.



La nostra BIBBIA

• E' uscito in Inghilterra un libro umoristico per automobilisti intitolato « BIBBIA per automobilisti ». Parla un vescovo che tra l'altro consiglia di leggere la Bibbia quando si è fermi in un ingorgo del traffico e quindi di proseguire inneggiando. Il libro finisce con una preghiera: « Dio, proteggi noi automobilisti mentre percorriamo la strada della vita. Rendici prudenti e cortesi, perdonaci le offese minori al codice e portaci alla fine al più grande garage di tutti. Amen ».



Sally COURAGE modella

• SALLY COURAGE, la moglie del pilota scomparso, riprenderà il suo antico mestiere di modella nel 1971. Ultimamente aveva fatto la fotografa indipendente, ma ora torna al lavoro di prima in forma permanente.

• E' stato aperto un nuovo tratto dell'autostrada del Fiori, fra Andora e Imperia. Il nuovo tratto è lungo dodici chilometri e l'entrata in esercizio dell'intera arteria è prevista per la fine del 1971.

Guidatrice contestata

• Una lettera aperta (della Scuderia Sport Turismo) al « Comitato permanente della donna che guida » deplora che la signora premiata dal Presidente della Repubblica Saragat, sia stata implicata in un incidente mortale con ritiro della patente. Tra le automobiliste dichiarate vincitrici, prosegue la lettera, ve ne sono alcune poi che si sono astenute dal partecipare alla « operazione ».

• Il campionato uruguayano dei rallies è stato vinto da WEST - ASSADOURIAN con una Giulia 1300.

Rosemary lancista

• ROSEMARY SMITH, la disegnatrice irlandese di moda che vinse il trofeo femminile nella Londra-Messico, e la scozzese Alice Watson sono state ingaggiate dalla Lancia per la prossima stagione e debutteranno al Rallye di Montecarlo.

• Il BARC annuncia che organizzerà al CRYSTAL PALACE una gara notturna venerdì sera, per permettere ai londinesi di assistervi all'uscita dal lavoro. Al termine, verso le nove, ci sarà un concerto jazz e uno di un complesso pop.

12.000.000 di auto USA?

• Il presidente della GENERAL MOTORS ha detto che le vendite di autoveicoli negli Stati Uniti per il prossimo anno potrebbero raggiungere la cifra record di dodici milioni di unità, questo però in normali condizioni di sviluppo dell'economia e senza interruzioni nella produzione.

• Corrono voci insistenti dall'Austria secondo le quali si sono trovati i denari di varie fonti per iscriverne in F. 1 Dieter QUESTER con una Surtees TS 7A. Ma non si ritirava perché le corse F. 1 erano pericolose?

NIXON antigas

• E' stato presentato per la firma a NIXON il testo della legge che fissa nel primo gennaio 1975 la data in cui i costruttori di automobili dovranno mettere in commercio vetture le cui esalazioni nocive siano ridotte del 90 per cento.

• OGIER, vincitore 1969 e 1970 del Safari di Caledonia, lo disputerà di nuovo nel 1971 con sua moglie Lucette Pointet, al volante di una DS 21. La coppia è già partita, insieme con Laurente e sua moglie che disputeranno la gara con una DAF.

L'ACI abbina le iniziative con la F.M.I.

Il motociclismo sposa la causa autodromi

MODENA - Presenti Stanguellini e l'ing. Alfieri la terza manifestazione del ciclo « GIOVANIMOTO », indetta dal M.C. Libero Borsari, ha ottenuto un successo esteso anche all'automobilismo. Infatti, nel corso di una « tavola rotonda », sono emersi problemi di carattere organizzativo e di impianti che sono comuni oggi alle due specialità motoristiche.

Dove corriamo oggi in auto? Dove corriamo oggi in moto? Indubbiamente sin che si hanno i permessi per le prove di velocità nei centri della Riviera Adriatica (e ci sono, evidentemente, ragioni di carattere turistico, impegni, forse, politici ecc.) il campionato italiano motociclistico, con partecipazione straniera, si potrà svolgere; ma poi sarà finita. Già pare che vi siano delle avvisaglie poco confortanti; ed ecco che l'argomento discusso l'altra sera può essere benissimo svolto parallelamente all'auto e alla moto. Dicevamo che, qualora le Commissioni Provinciali dovessero dire di no a Rimini, Cesenatico, Cattolica, Milano Marittima, anche per la moto si presenteranno le stesse difficoltà.

Gli autorevoli esponenti che rappresentavano la Federazione Motociclistica Italiana, lo stesso dr. Laverda che ha presentato le sue moto da 750 e che presto ci farà vedere la 1000 (80 CV, 6.500 giri 220 orari), non hanno nascosto la loro preoccupazione per questi problemi. I presenti, numerosissimi giovani, venuti anche dalla Romagna, dalla Lombardia, dal Veneto, hanno seguito con molta at-

tenzione la discussione, perché essi stessi erano gli interessati.

A un certo punto uno dei partecipanti alla « Tavola rotonda » ha detto: « Parlo a voi giovani che volete iniziarsi alla carriera di corridori. Vi chiedo: dove avete la possibilità di prepararvi? Su strada no, perché ormai è stato vietato il Giro d'Italia, la Milano-Taranto ecc. Nei pochi circuiti permanenti? Quali? Dove avete la possibilità di frequentare le istituzioni (la Ducati ne ha proposta una) scuole di pilotaggio veloce? Badate che il mestiere, come in automobilismo, si fa in pista ».

E' indubbio che il motocross ha avuto maggior sviluppo, perché le sedi sono più facili da reperire, campi di gare ce ne sono. Ma è sulla velocità pura che tutti i presenti hanno insistito, considerando che se c'è il vuoto dopo Agostini e Pasolini, Bergamonti e Parlotti, ecco la necessità di creare nuovi piloti. Ma come? in che modo? dove? Sono gli stessi problemi dell'automobilismo, e di questo hanno convenuto i due esperti dei due rami (vengono entrambi dalla moto) Stanguellini e Alfieri, i quali sanno per esperienza che i piloti non si inventano.

Serata utilissima, alle risultanze della quale l'amico comm. Baratti, Delegato Regionale della Federazione Motociclistica Italiana che ha diretto il dibattito, dovrebbe trasmettere immediatamente (come avrà fatto) all'ente superiore.



Ecco l'auto '70

AMSTERDAM - La giuria internazionale invitata dalla rivista olandese Auto Visie a votare per la « vettura dell'anno » e che è composta da 37 giornalisti di tutti i Paesi, ha attribuito la qualifica alla Citroën GS, presentata recentemente e che assume alle doti di estetica, abitabilità e prezzo quelle di una tecnica particolarmente avanzata, finora impiegata soltanto su vetture di maggiore cilindrata e maggiore prezzo.

La Giuria — della quale fa parte anche il nostro Franco Lini — ha giustamente premiato le eccezionali doti tecniche di questa vettura che pur essendo di cilindrata medio-piccola e di prezzo conte-

nutissimo gode di parecchie delle innovazioni che hanno reso celebri le Citroën DS e ID.

Nella votazione generale la CITROEN GS ha ottenuto 233 punti, seguita dalla Volkswagen K 70 (studiata e messa a punto dalla NSU) con 121, dalla Citroën SM (motore Maserati) con 105 punti; vengono poi la Opel Manta e la Rover Range (47), le Ford della serie Taunus, la Triumph Stag, la Chevrolet Vega e l'Alfa Romeo Montreal; con punteggi minori seguono altre sette macchine, tra quelle presentate nel corso del 1970. Da rilevare che l'Alfa Montreal non è stata presa in esame da tutti perché non ancora in produzione.

C'è anche questo



SU **AUTO SPRINT** 70 numero speciale 1000 LIRE