

Domenica nera nella TEMPORADA brasiliana di F. 2

UNA FRENATA RITAR



e di fro il gua come t

A sinistra, Giovanni Salvati al volante della March 712 con la quale si è ucciso, domenica 14 novembre, sul finale della seconda per lui inutile manche

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PORTO ALEGRE - Il circuito di Taruma è difficile perché tutte le curve sono veloci ed il guard-rail sta proprio sul bordo della pista per cui non esiste spazio per decelerare in caso di uscita. In più c'è il vento, che soffia quasi sempre sulla collina dove sorge l'autodromo e che porta polvere e terra sull'asfalto.

Per questo la parte della pista da utilizzare senza pericolo diventa solo quella dove le macchine passano perché, al di fuori, l'aderenza diventa precaria. In queste condizioni un errore può diventare fatale venendo meno ogni possibilità di recupero per il pilota: già Peterson venerdì aveva fatto le spese di questa condizione di cose, andando a sbattere dopo un testa-coda fatto sulla polvere portata dal vento.

Quando è successo l'incidente di Salvati la corsa era ormai vicina al termine: era il 23. passaggio della seconda manche, e l'attenzione era puntata verso Schenken e Reutemann che si contendevano il primo posto assoluto. Salvati era partito nella seconda batteria anche se nella prima aveva accusato la rottura della leva del cambio ed era stato costretto a fermarsi quando era quinto subito alle spalle dei più forti. Non doveva fare la seconda manche perché non ne valeva la pena in quanto non aveva possibilità di classifica.

Ma lui ha voluto partire lo stesso, dicendo che avrebbe fatto solo due giri per poi fer-



Sopra, la gara ha avuto Schenken come sfortunato protagonista. Ecco il pilota australiano con la Brabham BT36. Sotto, Merzario con la Tecno-Iris, ma a Porto Alegre egli ha corso con una March



marsi. Conoscendolo, però, si sapeva che non si sarebbe fermato: lui ha sempre corso con il cuore e con la convinzione di avere un ruolo sicuro tra i protagonisti. Era una convinzione giusta perché, benché partito dal fondo dello schieramento, aveva compiuto subito un primo giro velocissimo che lo aveva portato quinto, alle spalle di Wilson Fittipaldi. Da questo momento ha iniziato una lunga lotta con il brasiliano, del tutto platonica per lui, che si è conclusa con l'incidente. Emerson Fittipaldi, Schenken e Reutemann si erano staccati e Wilson e Salvati venivano alle loro spalle perché il quarto classificato della prima manche, Carlos Pace, era rimasto attardato in partenza e stava rimontando.

Pace era anche il pilota con cui Giovannino aveva lottato per la parte della prima manche in cui era stato in corsa: quando c'è stato l'incidente, Pace era alle spalle di Wilson Fittipaldi e Salvati anche se staccato di una cinquantina di metri e forse questo ha spinto Salvati a tentare di passare nella staccata del curvone velocissimo dopo i box.

La tragedia è stata fulminea: la curva è in discesa, a sinistra e molto lunga. Salvati si è portato all'interno ed ha affiancato Wilson che ha detto di aver visto il muso della macchina dell'italiano all'altezza del suo abitacolo, quando ha iniziato la frenata. Salvati ha ritardato ancora ma quando ha frenato la sua macchina era su quella parte di pista dove la polvere non

era stata rimossa dal passaggio delle auto.

Così, le ruote si sono subito bloccate, lui ha girato egualmente lo sterzo ma la macchina è partita dritta, passando davanti a quella di Fittipaldi, ed andando ad infilarsi frontalmente sotto il guard-rail. L'urto è stato violentissimo, proprio in corrispondenza di un grosso palo di legno che regge la doppia protezione. Il guard-rail si è sollevato — anche perché cominciava ad una quindicina di centimetri da terra — e la

GARA DI PORTO ALEGRE - Prova di F. 2 valida per il Trofeo dei Due Mondi - Porto Alegre, 14 novembre 1971.

CLASSIFICA FINALE
1. Carlos Reutemann (Brabham BT-36) 1.03'42"44, media kmh 170.421; 2. E. Fittipaldi (Lotus 69) 1.03'45"39; 3. Pace (March 712) 1.04'50"56; 4. W. Fittipaldi (March 712) 1.04'59"13; 5. Westbury (Brabham BT-36) 1.5'18"24; 6. Hill (Brabham BT-36) 1.05'19"82; 7. Schenken (Brabham BT-36) a 1 giro; 8. Jarier (March 712) a 1 giro; 9. Merzario (March 712) a 1 giro; 10. Dini (Tecno 71) a 2 giri.

March vi è finita sotto quasi per intero. Per il pilota è stata la fine immediata.

Dopo circa un minuto l'elicottero di soccorso, che volava al di sopra del circuito si era già posato accanto alla macchina, ma il pilota non poteva essere estratto per la posizione della macchina sotto il guard-rail. E' accorsa allora in pista una autogrù con cui si è sollevata la barriera di protezione e dopo molti sforzi il corpo di Salvati è stato adagiato sulla barella e portato via in elicottero. Non c'era comunque nulla da tentare, anche se tutto il pos-

Alegre spiega
 culare la mecca-
 GIOVANNI SAL-
 o di TARUMA

DATA

nte c'era
 rd-rail
 n muro

A destra, Salvati assieme ai suoi avversari in quello scorcio di gara: eccolo precedere le March di Pace e quella, carenata, del duro Wilson Fittipaldi



lottava con loro, Giovannino...

sibile è stato fatto anche dopo il ricovero in ospedale.

Circa le cause dell'incidente deve essere esclusa una avaria anche se proprio in quella curva, nella prima manche Salvati aveva rotto la leva del cambio compiendo un testa-coda e toccando leggermente col dietro. Aveva però fatto due giri di prova, prima della seconda manche, e tutto era risultato in ordine. D'altra parte abbiamo visto con i nostri occhi l'incidente e siamo tornati dal circuito con Wilson Fittipaldi che è stato il principale testimone, e la diagnosi è solo quella della staccata ritardata, unita alle particolari condizioni della pista.

Parlare di Salvati in questo momento è molto difficile, soprattutto per chi gli voleva bene come ad un fratello e per chi lo conosceva profondamente. Certo, fin dalle sue prime gare aveva dimostrato di avere nell'irruenza il suo principale nemico, ma proprio prima della corsa mi diceva: «Adesso sono proprio sicuro di me, sono tranquillo e non ho paura di nessuno perché ho visto che anche i più forti vanno come me».

A lui piacevano i piloti decisi con cui si intendeva subito: lo aveva fatto capire in quella sua epica corsa con Peterson a Monza in F.3 proprio al suo esordio e ancora quando diceva di preferire come avversario un pilota come David Walker che in F.3 non ha rivali. Calmo, sicuro di sé, a volte duro ma sempre e solo sincero, stava rac-

COSI' (IN 20) AL VIA		
SCHENKEN (Brabham BT-36) 1'02''41	E. FITTIPALDI (Lotus 69) 1'02''76	REUTEMANN (Brabham BT-36) 1'02''93
PETERSON (March 712) 1'03''	WOLLECK (Brabham BT-36) 1'03''26	RUESCH (Brabham BT-36) 1'03''93
PACE (March 712) 1'03''35	SALVATI (March 712) 1'03''51	BEUTTLER (March 712) 1'04''37
WISELL (Lotus 69) 1'04''27	WESTBURY (Brabham BT-36) 1'04''49	HILL (Brabham BT-36) 1'04''52
W. FITTIPALDI (March 712) 1'04''48	PEREIRA (March 712) 1'04''62	MERZARIO (March 712) 1'05''06
«PACO» (Tecno 71) 1'05''20	FRANCISCI (March 712) 1'05''79	JARIER (March 712) 1'05''85
FEREIRA (Lotus 69) 1'06''10	ROSSI (Lotus 69) 1'09''09	

coogliendo a fine anno quelle gioie che all'inizio della stagione una serie di traversie gli avevano negato.

Era venuto in Brasile sicuro di vincere al meno una corsa, così come aveva vinto

in F.3 in gennaio quella Temporada. Anche se la vittoria forse non sarebbe venuta, è certo che aveva meritato la stima di tutti, inserendosi di autorità nella rosa dei cinque migliori.

Qui sotto, i principali attori della corsa, dopo l'abbandono di Peterson, sono stati Schenken e Reutemann. Ha vinto l'argentino



Com'è andata la corsa

REUTEMANN, dopo un duello con Tim

PORTO ALEGRE - Della corsa c'è poco da dire, anche perché i mezzi di soccorso in pista hanno rallentato il finale e Schenken che stava impegnando Reutemann vincitore della prima manche, è stato fermato da un guasto proprio alla fine della seconda manche, quando ha visto la pressione dell'olio andare a zero.

Ha vinto Reutemann, raccogliendo meritatamente il secondo alloro della stagione, mentre Emerson Fittipaldi è apparso meno incisivo del solito e si è dovuto accontentare di un secondo posto assoluto arrivatogli inaspettatamente per la rottura di Schenken.

La prima manche è stata molto bella, con una lotta a quattro tra Reutemann, Peterson, Schenken ed E. Fittipaldi. L'argentino ha tenuto la testa per tutta la corsa, meno tre giri in cui Peterson è riuscito a passarlo. Poi Peterson ha urtato una gomma di delimitazione della pista ed ha perduto un «baffo» per poi attraversare tutta la sede stradale e perdere l'altro ed un pezzo di muso contro le gomme conficcate nell'asfalto sull'altro lato della pista.

E' rientrato portandosi ancora in seconda posizione ed ha fatto involontariamente il gioco di Reutemann rallentando Schenken ed E. Fittipaldi. Quando Peterson si è ritirato per la caduta della pressione della benzina, Schenken è risalito fino a riagganciarsi a Reutemann che ha vinto con soli sei decimi di secondo di vantaggio.

Nella seconda manche se ne sono andati Emerson Fittipaldi, Schenken e Reutemann. Schenken, a un certo punto, aveva colmato il vantaggio dell'argentino e si trovava primo, alle spalle di Emerson che guidava questa manche, anche se senza ambizioni di vittoria. Poi il motore dell'australiano ha ceduto.

Pace, ha ottenuto finalmente un risultato: fermato in partenza della seconda manche dalla mancata accensione del motore, è partito in ritardo ed è poi risalito fino a riprendere il terzo posto ai danni di Wilson Fittipaldi.

Merzario e «Paco» sono giunti nono e decimo rispettivamente e, per le condizioni in cui hanno corso, il risultato non può dirsi negativo.

Gabriela Noris

Si doveva correre sulla nuova pista di CURITIBA

PORTO ALEGRE - Al contrario della precedente, questa è stata una settimana lavorativa: il trasferimento da San Paolo a Porto Alegre, dove si corre la terza prova della Temporada già prevista nel non ultimato circuito di Curitiba, ha limitato il tempo a disposizione dei meccanici per rimettere le cose a posto proprio nel momento in cui i motori di ricambio cominciano a scarseggiare.

C'è stata poi la riunione dei responsabili dell'attività sportiva dei principali paesi sud-americani, per la definizione di una Temporada allargata che avrà luogo già dal prossimo anno. Merito di questa iniziativa va a Pizzagalli e Cattini della «Madunina», che hanno già organizzato in gennaio la Temporada colombiana. Per il prossimo anno sono state messe in calendario gare di F. 2 tra novembre e dicembre. Sui risultati e le prospettive di questi lavori torneremo la prossima settimana.

Già Peterson in prova tradito dalla polvere portata dal vento

Per questa gara si è verificato anche qualche mutamento nel quadro dei partecipanti, di cui il principale è quello che ha consentito a tutti e quattro i piloti italiani presenti di disporre di una macchina. Per Francisci, sfortunatamente si trattò solo di una rapida ricomparsa, perché il motore di proprietà Iris, montato sulla March affittata dalla scuderia italiana, si è fuso dopo pochi giri per la rottura del collettore del radiatore dell'olio. Mancando un motore di scorta Francisci ha dovuto rinunciare dopo le prime prove di sabato.

Quindi sono rimasti in corsa Salvati, con la sua fedele March dell'Ala d'oro, «Paco» con la Tecno-Iris superstite e Merzario con la March-Motul-Politoys di Williams, lasciata libera da Pescarolo ripartito per l'Europa dopo i numerosi problemi accusati dalla macchina nelle due prime prove di Interlagos. Per la sostituzione del francese si è atteso l'arrivo di Ganley e poi di Stommelen, ma né l'uno né l'altro hanno avuto modo di liberarsi da impegni già presi per cui Frank Williams ha offerto la macchina a Merzario, che era scontento del rendimento della Tecno-Iris a sua disposizione.

In verità la Tecno era andata malissimo nelle prove di venerdì così come era andata male domenica scorsa malgrado la sostituzione del motore. Moruzzi, direttore sportivo della Iris, oltre che direttore di corsa, aveva insistito perché Merzario provasse ancora sabato mattina nelle prove libere, ma il comasco ha rifiutato lasciando la macchina a «Paco» e vedendosi subito offerta la March. Il bello è che «Paco» ha poi trovato la Tecno in buono stato perché nella notte i meccanici del team bolognese hanno finalmente scoperto che il motore aveva l'anticipo completamente fuori posto.

Altro nuovo pilota in gara Luisito Pereira Bueno, il brasiliano che aveva già corso con bei risultati la Temporada di F. 3 di gennaio e che ha preso il posto di Durante sulla March delle sigarette brasiliane Hollywood. Rossi è di nuovo sulla sua Lotus usata domenica scorsa da Migault.

Le prove cominciano già venerdì per permettere di studiare il circuito piuttosto difficile per i curvoni veloci delimitati da guard-rail collocati molto vicini alla pista e le caratteristiche miste dei tre km e 15 metri di percorso. C'è un gran vento che porta polvere sull'asfalto disturbando fortemente: Peterson ne fa le spese compiendo un testa-coda piuttosto violento e danneggiando la sua March sia anteriormente che posteriormente. La monoscocca non resta danneggiata ed i meccanici possono riparare tutto per sabato, ma Ronnie prende un forte contraccolpo al collo, già offeso nell'incidente di Montlhéry del '69, e resta

dolorante anche nella giornata successiva.

Il più rapido del turno è Reutemann, che segna il tempo di 1'02"93 che gli varrà la terza posizione in prima fila. In questa giornata non provano i fratelli Fittipaldi perché il camion che porta tutti i motori revisionati della Novamotor, tra cui quelli dei brasiliani, resta attardato negli oltre 1500 km di viaggio che dividono il circuito di Interlagos da questo di Taruma.

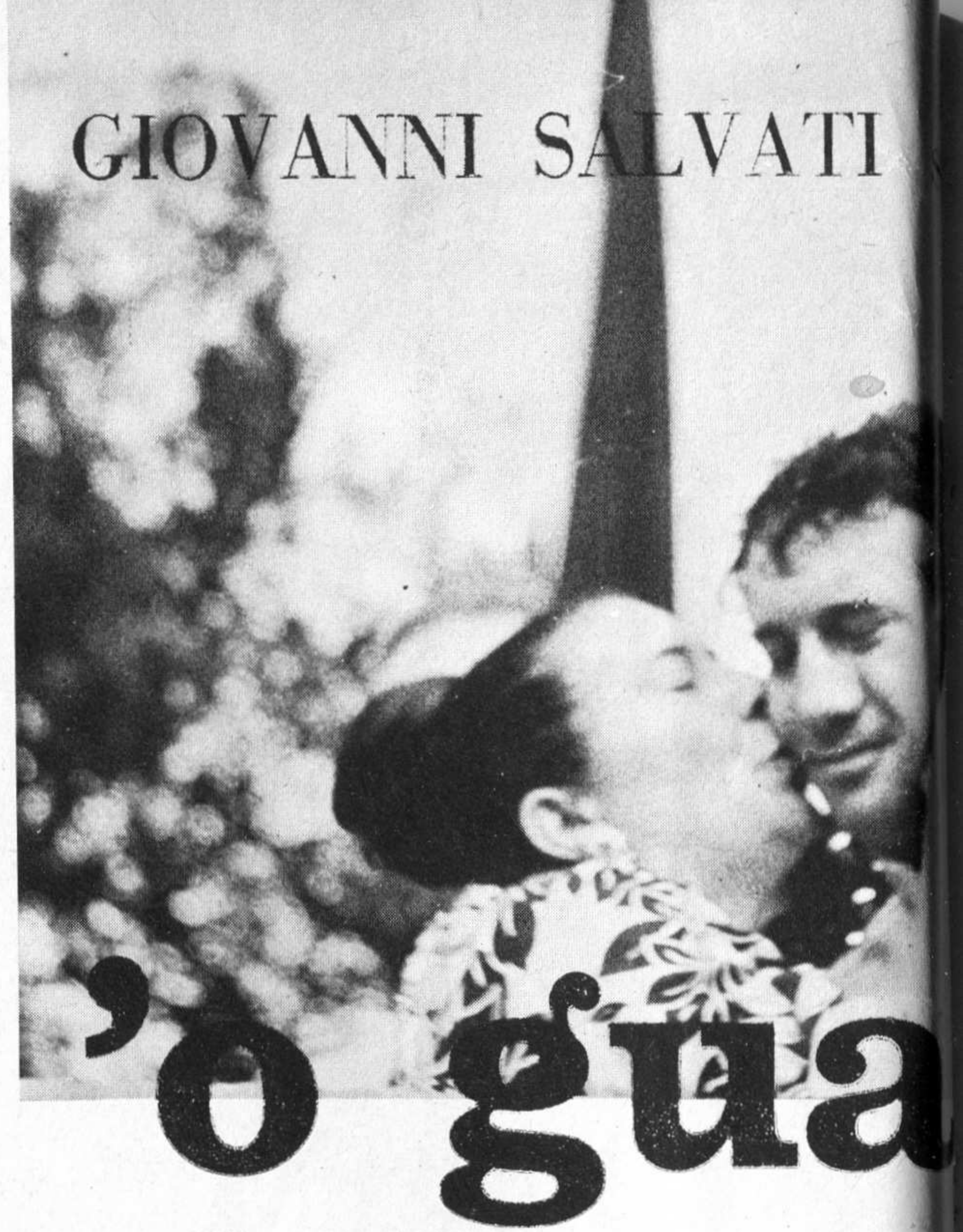
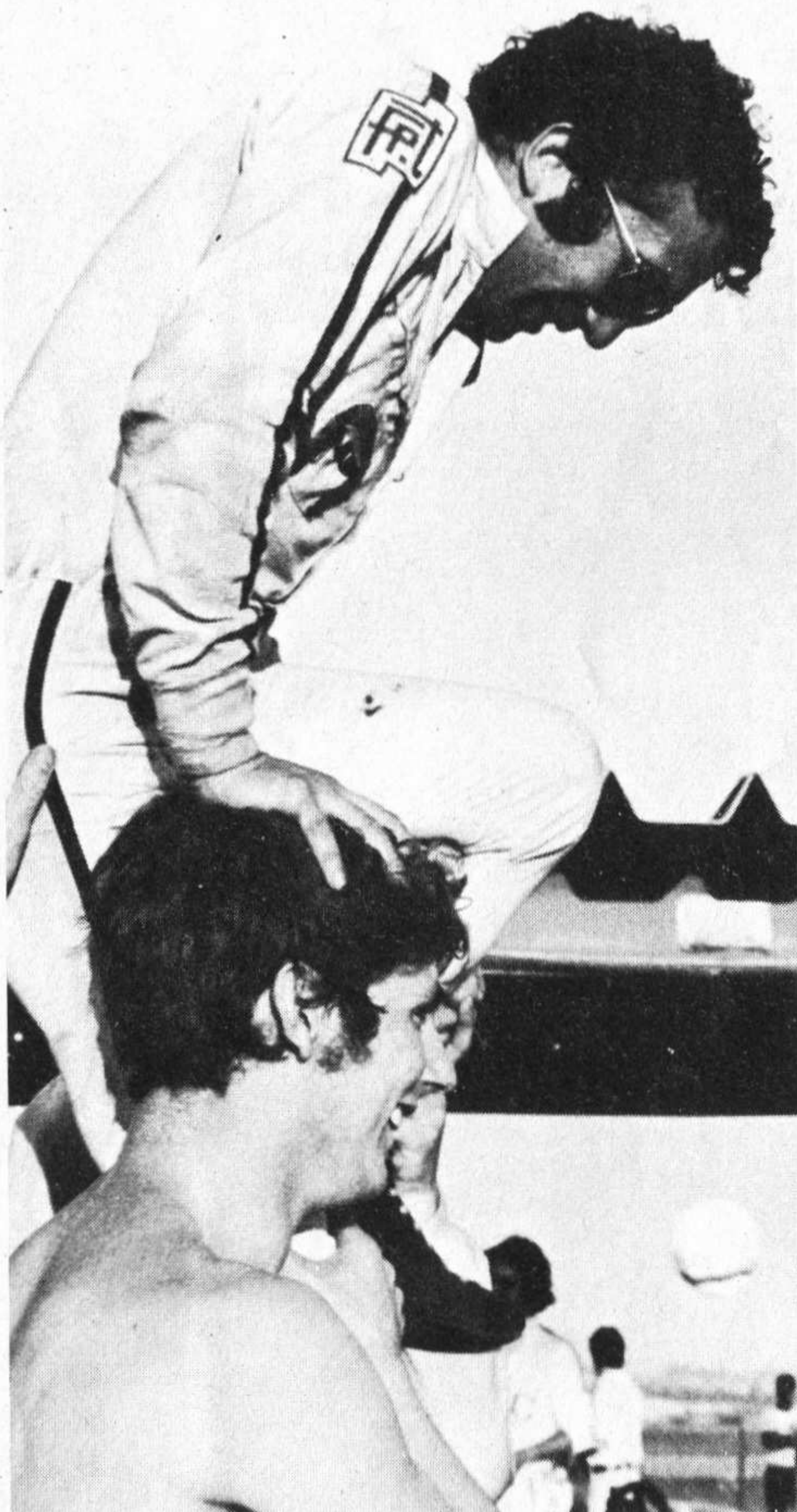
Sabato il vento è scomparso ma la giornata è molto calda. Forse è proprio per il caldo che durante queste prove si verifica una vera e propria ecatombe di motori: Reutemann, Peterson, Beuttler, Jarier e Francisci accusano rotture gravi che riducono ulteriormente il già esaurito parco-motori della Temporada. Così tutti questi piloti devono accontentarsi dei tempi di venerdì mentre è Schenken a farsi avanti ed a segnare un 1'02"41 che gli vale la posizione al palo.

Dietro l'australiano viene E. Fittipaldi, la cui Lotus monta con profitto il muso carenato, mentre Wolleck, Pace e Salvati seguono i citati Reutemann e Peterson fermi in terza e quarta posizione assoluta. Salvati si comporta bene come sempre e l'arresto anticipato delle prove gli impedisce di tentare di migliorare ancora il suo tempo. Al di sotto delle sue prestazioni W. Fittipaldi, con molte noie, tra cui la rottura della campana del cambio ed Hill che non è troppo soddisfatto della sua Brabham, e che movimentata le prove con una collisione da fermo con Rossi che resta senza una ruota.

Merzario, «Paco» e Francisci sono tra gli ultimi tutti nello stesso secondo. Per tutti c'è una ragione: Merzario fatica a trovare una sistemazione nell'abitacolo della March anche con l'aiuto di forti quantitativi di gommapiuma, «Paco» è ai primi contatti con la Tecno e da molto tempo inattivo, mentre Francisci rompe quasi subito.

g. n.

Il posto d'onore fra gli iscritti al RALLY DEL RAC va ai vincitori dei due ultimi anni, Kallstrom e Haggbom con la Lancia, che tenderanno la terza vittoria in fila. Anche Munari, appena rientrato dal Belgio è ripartito per l'Inghilterra. Oltre alle Lancia ufficiali, ci saranno due Fiat 124 per Paganelli-Russo e Trombotto-Macaluso. Fra i trenta più importanti iscritti ci sono anche due Citroen, mentre gli altri, nella maggioranza, sono dei «divi» locali, però sarà interessante vedere se il team Vauxhall quasi ufficiale potrà emulare le belle prestazioni delle «cugine» Opel nel rally dello scorso anno.



Ecco Salvati in trionfo dopo la vittoria in F. 3 in gennaio; quella vittoria l'avrebbe voluta bizzare con la F. 2. Qui sopra, ecco Giovannino abbracciato dalla madre il giorno della sua definitiva consacrazione, quando vinse il Gran Premio Lotteria a Monza

Papà Narciso lavorava nel settore dei pneumatici. Fu così che Giovannino Salvati, napoletano di Castellammare di Stabia (dove era nato il 2 novembre 1941 per poi trasferirsi con la famiglia a Milano, vent'anni dopo) maturò con la voglia matta di correre in automobile.

Era sempre a Monza, a vedere le corse, ma la sua famiglia non ne voleva sapere, e poi di soldi ne giravano pochi. La grande occasione per Salvati venne nel 1965, quando la Commissione Sportiva Italiana istituì una categoria di piccole monoposto-scuola, chiamate F. Monza, che utilizzavano le sospensioni ed il motore della Fiat 500 familiare. Giovanni riuscì a convincere i suoi che «in giro dicevano che non era una cosa pericolosa», e sottoscrisse immediatamente le rate per comperarsi una di quelle vetture.

Aveva una macchina gialla, con dipinto sul muso una bocca di pesce-cane con le fauci spalancate: una vettura che certo non passava inosservata, ma più che altro a farla notare era lui, che andava dappertutto fuorché lungo il tracciato di gara. Con queste piccole monoposto, che corrono in notturna sul tracciato Junior di Monza, Salvati si fece le ossa ai grupponi ed agli arrivi in volata, che divennero la sua specialità. Furono comunque stagioni deludenti, non per i risultati — abbastanza buoni — ma soprattutto perché i pochissimi cavalli del bicilindrico Fiat non eccitavano per nulla il napoletano.

La meta F. 3

Finalmente, nel 1967, ottenne da Mario Zambarbieri la guida di una monoposto F. 850, costruita artigianalmente dallo stesso Zambarbieri: Giovanni e Mario si misero in società, dividendo spese (molte) e premi (pochi), ma non fu un accordo inutile: dopo alcune corse, di cui una vinta, Giovannino stabilì che in F. 850 ci si divertiva un po' di più, e poi era l'unica maniera per mettersi un poco in luce ed arrivare alla sua meta, la Formula 3. Nel 1968, Salvati guidò una vettura che non era per nulla competitiva, ed arrivò alla fine della stagione con il morale a terra: non aveva ottenuto niente, nessuno lo aveva notato come lui sperava. Allora, ebbe un colpo di genio, degno delle sue origini napoletane: con il suo meccanico ed amico, Silva, mise in piedi una scuderia, la scuderia Italia, la quale metteva a disposizione dei giovani piloti le due F. Monza monoposto, l'unico capitale della scuderia.

Naturalmente, poiché è molto raro

che una scuderia privata — ed appena nata — dia le macchine per correre, si fece un gran parlare della cosa, e di riflesso di Salvati: ci si accorse che aveva delle doti, ci si chiese perché mai la scuderia Italia (che tutti credevano potentissima) non gli desse una Formula 3, e via di questo passo. Finalmente, si fece vivo un industriale con l'hobby delle corse, che mise fuori i quattrini per una Tecno F. 3 di seconda mano.

Giovannino sembrava impazzito

la variante invece della prima innestò la marcia indietro, e nel testa-coda inevitabile sfumarono le sue speranze.

Ormai, però, aveva un suo posto ben preciso nel panorama della F. 3 in Italia, anche se per molti era più noto per le uscite di strada che per i risultati: non si era neppure a metà stagione, e tra incidenti e motori da rifare i soldi del patrocinatore (che forse credeva che una vettura bastasse tutta la stagione) erano finiti, e Giovanni terminò il 1969 a bordo



Salvati, con la Tecno F. 3, in azione agli inizi dell'anno proprio a Porto Alegre, il circuito che gli sarebbe stato fatale nove mesi dopo. Ultimamente, la pista era stata cintata con barriere, ma troppo vicine. A destra, Salvati agli inizi della carriera, nel 1966 con la F. Monza

dalla gioia, e si tuffò nelle gare del 1969 con tutto l'entusiasmo e la voglia di riuscire che aveva in corpo. Non fu una stagione fortunata, ma fu ugualmente una stagione molto importante. Infatti, Salvati fece una serie di strepitose gare a Monza, la più bella delle quali fu quella che lo vide tenere testa a Ronnie Peterson, allora l'astro indiscusso della F. 3, sulla pista Junior: a pochi giri dalla fine, quando già tutti speravano che Salvati ce la facesse, all'ingresso del-

di una F. 3 costruita per lui dal suo amico Silva, che, però, non era certo all'altezza delle altre. Comunque, Giovannino teneva duro, aveva potuto correre con i suoi colleghi, li aveva valutati, ed era convinto di poterli battere.

Per tutto l'inverno 1969-'70, Salvati non fece altro che mettere pazientemente da parte i soldi, cercare abbinamenti, sollecitare finanziamenti: e finalmente si comperò una Tecno tutta sua. Sperava, per mantenerla,

