

LEGGETE SUBITO

CRONACA dal PALASPRINT



DA PAGINA 6



FITTI spiega tutto

DA PAGINA 22



La prova del deserto

DA PAGINA 60



DOMENICA SPRINT

34 LA ZANZARA

41 KARTING

46 TUTTE SPRINT

48 POSTA ESPRESSO

66 COMPRA VENDITA



OPINIONE

2

L'ACI teme

di essere scavalcato dalle Regioni

Il libretto blu di CARPI

ROMA - Che gli apparati burocratici previsti dalla Pubblica Amministrazione nel settore della motorizzazione siano caratterizzati da una lunga e profonda crisi se ne sono accorti ormai un po' tutti, a cominciare dalle migliaia di automobilisti che, dopo avere acquistato una vettura nuova sono costretti, loro malgrado e grazie all'indulgenza degli eventuali controllori, a viaggiare con il foglio di via ampiamente scaduto in attesa del libretto di circolazione.

D'altronde non c'è che l'imbarazzo della scelta nell'elencare i problemi più scottanti della buro-motorizzazione. Problemi che diventano addirittura scottanti nel settore delle patenti di guida e ne sanno qualche cosa sia i neo-patentati che devono aspettare almeno un paio di mesi prima di vedere il sospirato libricino rosa-azzurro sia gli « incauti » che lo hanno smarrito e che di mesi ne devono aspettare anche sei per ottenere un semplice duplicato. La revisione periodica degli autoveicoli poi, tanto pomposamente varata una quindicina di anni fa, si è arenata in un mare di carte nel 1964 e da allora prosegue al piccolo trotto soltanto grazie al senso del dovere di una parte degli automobilisti che ogni tanto si ricordano che la loro « veterana » dovrebbe « passare la visita ». Con il risultato però che ormai sono oltre 2 milioni e mezzo le vetture che circolano senza essere state revisionate.

Il documento del risveglio

Una situazione dunque grave e da qualche tempo se ne è accorto anche l'ACI Italia che si è risvegliato da un certo immobilismo presentando un Documento-Proposta che, stando almeno alle dichiarazioni del presidente Carpi, dovrebbe contenere la « ricetta » giusta per arrivare in un tempo abbastanza breve ad una completa riforma della motorizzazione.

« In Italia è ormai più facile scrivere un nuovo cittadino all'anagrafe che fare circolare in regola un'automobile » — ha sbottato polemicamente l'avvocato Carpi in occasione della presentazione ufficiale del documento che è stato favorevolmente commentato da radio e televisione oltre che da tutti gli altri giornali allineati con le direttive politiche dell'ACI Italia. Secondo l'ente di via Marsala la crisi non è imputabile ad un mancato impegno dell'amministrazione dello stato ma alla « struttura » non razionale ed è per questa ragione che « lo scopo — proseguiva ancora il presidente — è di arrivare finalmente ad una soluzione. La nostra proposta può costituire una base utile di discussione e di confronto; spetta ora al governo darle uno sbocco concreto ».

Sbocco che naturalmente dovrebbe essere facilitato dalle proposte contenute in un libretto blu stampato dall'ACI e divise in sei punti distinti. Punti che magari potevano essere anche cinque visto che con il primo (la premessa...), l'ACI Italia tiene solo a sottolineare che (nel caso qualcuno avesse cominciato a credere in

una vera conversione) « Il motivo di fondo deve essere il potenziamento del trasporto collettivo », quasi ci si volesse scusare di esserci occupati di quella brutta cosa che è la motorizzazione, magari con l'aggiunta dell'orrendo aggettivo « privata ».

Passando più concretamente in rassegna lo « studio » dell'ACI, abbastanza logica sembra la trasformazione del Ministero dei Trasporti in un vero centro propulsore della politica della motorizzazione, riunificando le competenze che attualmente sono prerogative di troppi dicasteri.

Molto meno logico invece il secondo « atto » della riforma, che prevede l'attribuzione delle « responsabilità decisionali ed esecutive » alle Regioni. E perché proprio alle Regioni, visto tra l'altro che le cosiddette « responsabilità » non sono altro che problemi (identità alla circolazione per i veicoli, revisioni, aperture scuole guida, esami, rilascio, sospensioni e revisioni delle patenti) molto poco « regionali » ma comuni a tutti e dei quali si occupa attualmente l'Ispezzione della Motorizzazione?

Che di fronte a queste materie si imponga uno snellimento della burocrazia lo sanno tutti, ma perché creare dei nuovi « carrozzoni » di potere dalla programmazione e dal funzionamento incerto? Tra l'altro è scontato che le Regioni debbano avere una inevitabile colorazione politica ed in periodi di frequenti « d'agli all'untore » nei confronti della tartassata motorizzazione, un ulteriore ruolo affidato ad un ente politicizzato non può che nascondere altri pericoli, se non altro in fatto di circolazione stradale. A meno che la « trovata » non sia altro che un ossequio alla reggenza politica dell'organo di via Marsala...

Le singolari... capacità ACI

Infine, l'ultimo punto toccato dal documento dell'ACI prevede l'affidamento delle responsabilità gestionali allo stesso ACI Italia che è in grado, come viene sottolineato, di fare fronte alle esigenze operative nel settore della motorizzazione. Il fatto in sé non è rilevante perché, bene o male, l'ACI farebbe le stesse cose che fa attualmente. Singolare però che per dimostrare di poter svolgere bene le funzioni richieste, l'ACI non esiti a dichiarare di possedere; 1) autonomia, 2) capacità di tipo imprenditoriale, 3) snellezza operativa.

Sarebbe interessante conoscerla più da vicino questa « autonomia », visto che al tempo delle leggi contro la motorizzazione, l'ACI non ebbe nemmeno il coraggio di opporsi verbalmente agli organi di governo ed in quanto alle capacità imprenditoriali, vorremmo sapere dove stanno, visto che l'ACI non ha mai esitato a dichiarare passiva qualsiasi sua attività. In quanto poi alla sveltezza operativa... Ma forse si è trattato di uno scherzo...

Daniele Buzzonetti



TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

Come sapete, chiamando il numero indicato a fianco nei giorni di prove e di gare automobilistiche, risponderà TELESPRINT, il servizio speciale d'informazione istantanea per i lettori di AUTOSPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria telefonica ha inserito in automatico tutte le notizie a disposizione che verranno aggiornate col passare delle ore.

(051)

45.54.48

Nelle pagine 38-39 il calendario
completo 1976 delle corse
Autocross e Rallycross in Italia

Marlboro
World Championship Team

DOVE corriamo
domenica

Marlboro
World Championship Team

DICEMBRE

Le corse in calendario dal 20 dicembre all'8 febbraio '76 in Italia e all'estero

DATA	CORSA	AC ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE
20-21	Grand National	Filippine	Makati		●●● DGT	Accelerazione	
21	Ronde Lovato	Scud. Palladio	Vicenza - Stabilimento Bergoline	ore 0,01	●	Rally	SI disputa per la prima volta
26	Rally Costa d'Avorio- Costa Azzurra	Costa d'Avorio	Abidjan-Nizza		●●●	Rally	SI disputa per la prima volta
28	Corsa a Bay Park	Nuova Zelanda	Circuito di Bay Park		●●● G9-T1-FF-FV	Velocità in circuito	

GENNAIO 1976

3-4	Ronde Serre Chevalier	Francia			●●● T1-T2-GT3-GT4-S	Rally	Darniche (Fiat X-1/9)
8-10	Jänner Rally	Austria	Baden		●●● Europeo Piloti Rallies - Coeff. 1	Rally	Wittman-Schatzl (BMW 2002 ti) p. 8.314
10-11	Ronde Infernal	Francia	Saint Cloud		●●● T1-T2-GT3-GT4-S	Rally	Sarrazin-Depoilly (Citroen) in 5.21'3"
11	G.P. d'Argentina	Argentina	Autodromo di Buenos Aires km 5,968		●●● Mondiale Piloti F. 1	Velocità in circuito	Fittipaldi E. (Texaco-Marlboro) in 1.38'26"29 media 190.861 kmh
11	Corsa a Levin	Nuova Zelanda	Circuito di Levin di km 1,931		●●● G9 - F. 5000 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	Lawrence (Lola T332) in 1. 02'55"8 media 159,763 kmh
16-24	Rally di Montecarlo	Monaco	Montecarlo-Montecarlo	ore 16 (19) ore 8,14 (23)	●●● Mondiale Marche Rallies	Rally	Munari-Mannucci (Lancia Stratos) in 6.25'29"
17	Rally des Neiges	Canada			●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally	
18	Lady Wigram Trophy	Nuova Zelanda	Circuito di Cristchurch		●●● G9 - F. 5000 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	McRae (McRae GH2) in 50'29"7
18	Western 500 Riverside	Stati Uniti	Circuito di Riverside di km 5,230		●●● STK	Velocità in circuito	B. Allison (Matador) media 152,850 kmh
25	G.P. del Brasile	Brasile	Autodromo da destinarsi		●●● Mondiale Piloti F. 1	Velocità in circuito	Pace (Brabham-Martini) in 1.44'41"17 media 182,486 kmh
25	Corsa a Teretonga	Nuova Zelanda	Circuito di Teretonga km 2,575		●●● G9 - F. 5000 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	Amon (Talou) in 1.20'2"
30-1/2	Marlboro Artic Rally	Finlandia	Rovaniemi		●●● T1-T2-GT3-GT4 Europeo Piloti Rallies - Coeff. 4	Rally	Lampinen-Markkanen (Saab) p. 27.353
31	Rally Peklona	Canada			●●● T1-T2-GT3-GT4	Rally	
31-1/2	Ore di Daytona	Stati Uniti	Circuito di Daytona km 6,132		●●● T2-GT4-S5 Mondiale Marche	Velocità in circuito	Gregg-Haywood (Porsche Carrera) media 174,294 kmh
31-1/2	Winternational Pomona	Stati Uniti	Pista di Pomona		●●● DRG	Accelerazione	
31-1/2	24 Ore sul ghiaccio di Chamonix	Francia	Chamonix		●●● T1-T2-GT3-GT4-S F1-F2-F3-G9	Velocità sul ghiaccio	
31-1/2	Rally Maspalomas	Spagna			●●● T1-T2-GT3-GT4-S	Rally	

FEBBRAIO

1	Corsa a Oran Park	●●● G9 - F. 5000 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	W. Brown (Lola T332) in 1.09'10"7			
1	21. Coppa Della Favera	● TRN	Rally	- Tony -De Marco (Lancia Stratos)			
6-8	Boucles de Spa	●●● Europeo Piloti Rallies - Coeff. 1	Rally	Staepelaere-Vaillant (Ford Escort) p. 159			
6-8	Rally Marktredwitz	●●● Europeo Piloti Rallies - Coeff. 1	Rally				
6-8	Galway Rally	●●● Europeo Piloti Rallies - Coeff. 1	Rally	McCartney-Harryman (Porsche Carrera) p. 20.765			
7-8	Ronde de la Giraglia	●●●	Rally				
8	Corsa ad Adelaide	●●● G9 - F. 5000 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	Lawrence (Lola T332) in 56'24"			

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = «chiusa»

Gronaca dal PALASPRINT



E da poco passata l'una, e già all'ingresso principale del Palazzo dello Sport si affollano gli appassionati invitati da Autosprint alla festa iridata, lunedì 8 dicembre. I cancelli sono stati aperti alle 13,30, e ben presto il Palasport si è riempito di circa seimila persone in attesa dei Caschi '75



La giornata festiva ha favorito l'affluenza di pubblico. Nell'attesa, ogni «sedile» è ben accetto



Un momento della distribuzione degli omaggi di Autosprint. Erano 3000, sono stati «bruciati»



Rezza agli ingressi interni. I cancelli sono stati chiusi tre volte, poi definitivamente sbarrati

Dal minuto per GRAHAM alla «Scintilla» di applausi

L'atmosfera è quella ormai già nota. Palasport gremito in ogni ordine di posti, macchine «titolate» nel parterre, finale degli slot, musica inedita (l'inno alla Ferrari), e tanti, tanti ospiti, amici e conoscenti dell'ambiente delle corse che affollano la platea per vivere da vicino la «festa». La radio ha parlato di diecimila persone. Alcuni giornali (un po' indispettiti) di 4.000: vogliamo accordarci su seimila?

Sul palco, prima dell'inizio della premiazione, il direttore di AUTOSPRINT, Marcello Sabbatini, invita i presenti ad un attimo di raccoglimento per un doveroso omaggio «all'ultimo vero Cavaliere del rischio: GRAHAM HILL, casco d'oro 1968». Dopo il silenzio un lungo brustio accompagna l'annuncio che segnala la (polemica) assenza del casco d'oro '75 Niki Lauda. Si odono grida: «ne possiamo fare a meno!». Uno scroscio di applausi sottolinea la battuta che arriva dal fondo. L'assenza, comunque, non era una sorpresa per chi aveva già letto la lettera del campione del mondo in qualche copia di AUTOSPRINT circolante in anticipo, alla fine dello special sulla manifestazione, distribuito agli ingressi. Un brustio che si trasforma in

un lungo applauso quando Sabbatini chiude l'argomento Lauda, confermando che sarebbe «disposto a ricevere tante altre lettere analoghe se quello dovesse essere lo scotto da pagare per vedere ancora la Ferrari mondiale».

Ma la premiazione, parentesi a parte, era previsto si aprisse con la trilogia dell'iride all'italiana, dunque per l'ALFA ROMEO, trionfattrice del Mon-

diale Marche «fin da quel pomeriggio del 29 giugno quando la 33 tt 12 tagliava vittoriosa il traguardo della 1000 Km. di Zeltweg». Il ricordo di quel «momento» storico è rivolto particolarmente al presidente dell'Alfa GAETANO CORTESI che con la sua «spinta» ha contribuito al successo. Il presidente era già sul podio assieme agli altri big. E' il nostro editore

Luciano Conti che apre la sequenza delle consegne. Non senza una evidente soddisfazione (anche per gli applausi con i quali il pubblico aveva salutato il Mondiale-Alfa) Cortesi sottolineava che proprio nella città che lo aveva visto giovane studente, doveva ricevere un premio tanto ambito.

L'impegno di CORTESI

«Ricordo bene quegli anni ormai un po' lontani. Allora la mia passione era anche il calcio e sapevo tutto del Bologna e dei suoi giocatori: Schiavio, Della Valle, Genovesi... Si tratta di un periodo felice che ho sempre nel cuore e mi fa particolarmente piacere essere oggi qui. Per quanto riguarda invece i tempi attuali, posso dire di avere estrema fiducia nell'industria dell'auto ed ugualmente credo nello sport come forma promozionale per il ruolo normale dell'automobile. Dobbiamo ringraziare la capacità tecnica dei nostri progettisti ed il fatto di essere qui ci è di grande conforto: supereremo la crisi, soprattutto se potremo



Prima dell'inizio vero e proprio della cerimonia di premiazione, un attimo di commosso raccoglimento in ricordo di Graham Hill, il primo dei piloti dell'iride premiati da Autosprint, e del suo giovane pilota Tony Brise

CONTINUAZIONE DA PAGINA 9

mo lavorare con tranquillità. Credendo nel valore dei nostri piloti ed in una industria che deve continuare a prosperare, sono certo che AUTOSPRINT ci darà altri premi anche perché il gusto della vittoria porta con sé una voglia matta di ripetersi e lo confermo: faremo del nostro meglio per essere qui ancora!».

Gli applausi che hanno salutato il confortante impegno non sono ancora finiti quando viene ricordata un'altra grande giornata per l'automobilismo italiano. «Monza, domenica 7 settembre, ore 16,57: Clay Regazzoni vince il Gran Premio d'Italia e la FERRARI è matematicamente campione del mondo. Il commendatore avrebbe voluto essere oggi qui per ritirare con le sue mani il Trofeo Speciale e se è assente, non si tratta certo di arroganza. Recentemente mi ha ricordato che è ancora un «ragazzo del '98» anche se per altri motivi non è più un ragazzo ed una folla strabocchevole e festosa come quella di oggi lo avrebbe inevitabilmente condizionato. Una assenza del tutto giustificata dunque e prego l'amministratore delegato della Ferrari commendatore Bellicardi di ricevere il Trofeo dalle mani dell'onorevole ARMAROLI, Presidente del Consiglio Regionale Emilia-Romagna, con questa motivazione: alla Ferrari di sempre! Ma c'è anche qualche cosa di più nel significato di questa vittoria. In un giorno come questo non possiamo dimenticare quel personaggio che nemmeno tanto tempo fa dichiarò di volersi impegnare per fare tornare a vincere la Ferrari. A GIANNI AGNELLI che ha saputo mantenere la promessa vogliamo dare un Trofeo extra».

L'Avvocato e il Commendatore

In assenza (extremis) dell'Avvocato che aveva confermato di voler essere presente a Bologna e che soltanto alcuni noti contrattenti dell'ultima ora hanno tenuto lontano, ritira il premio dalle mani (ed il fatto non può essere che significativo) del presidente Cortesi, il dottor SANDRO DOGLIO direttore del Servizio Informazioni FIAT.

Ma c'è anche un ricordo personale per l'ingegner Ferrari: un Trofeo Speciale («Particolare da tenere sul tavolo») consegnato a Piero Lardi dall'



A sinistra, il folto gruppetto di piloti in attesa del loro destinatario. Oltre alle statuette delle solite dimensioni, si notano i nuovi simpatici mini-trofei. A destra, il presidente Cortesi porge al dottor Doglio, in rappresentanza di Agnelli, il trofeo speciale destinato al presidente Fiat. Sotto, applausi per il comm. Bellicardi che riceve dall'on. Armaroli il trofeo per la Ferrari. Si notano da sinistra Cortesi, Bellicardi, Armaroli, Conti, Lampredi, Doglio e Fittipaldi (ATTUALFOTO)



Editore di AUTOSPRINT Luciano Conti.

Poco dopo la «stasi» momentanea della velocità: è il momento della LANCIA, bis-vittoriosa nel Mondiale Rallies. «Con l'imballabile Stratos è stata ribadita una supremazia difficilmente contrastabile» viene sottolineato mentre si invita Emerson Fittipaldi a premiare CESARE FIORIO e magari ad organizzare un rally in Brasile per permettere alla Lancia di farsi conoscere anche laggiù.

Con LAUDA assente e CLAY REGAZZONI altrettanto latitante «per beneficenza», l'aspettativa dei tifosi

non è andata comunque delusa ed il lungo applauso che ha sottolineato la trovata dell'invito sul podio rivolto a «SCINTILLA» TRAMONTI che avrebbe dovuto ricevere il casco iridato da consegnare poi a Lauda, ne è la conferma. «Scintilla è un meccanico che però non è un meccanico ma in ogni caso lo avete visto sempre vicino a Lauda sul podio della vittoria e dunque se lui non volesse accettare il casco, lo tenga Tramonti con gli altri meccanici in ricordo di questa annata stupenda... Sarebbe anche giusto».

Consegnato (per procura) il casco d'oro, arriva il momento di EMER-

SON FITTIPALDI, casco d'argento, ospite più raggiante che mai sul palco. E' anche il primo vice-campione che in tanti anni sia potuto intervenire perché, come viene sottolineato, «il mondo dello sport è anche il mondo dello spettacolo e spesso i campioni hanno effettivamente altri impegni, ma altrettanto spesso sentono la rivalità di essere secondi. Ma Emerson è di altra razza, è campione nato. Più dolce che mai, e tutti sanno perché, Emerson è il primo casco d'argento che accetta di ritirare un casco da «vice». E' un nostro amico ed è ormai anche un habitué alla nostra premiazione».

ASA
racing line

Equipaggiamenti completi per piloti da corsa in tessuto F.P.T. Ignifugo omologato C.S.A.I. 1975.

Tuta doppia mod. Vallelunga nei colori grigio e azzurro misura 42-54 L. 105.000

Sottotuta ignifuga in F.P.T. L. 42.000

Sottocasco ignifugo in F.P.T. L. 7.500

Calze ignifughe in F.P.T. L. 4.500

Guanti mod. Indy in F.P.T. L. 21.200

Stivaletti competizione in F.P.T. L. 31.800

DISTRIBUTORE **L'AUTOACCESSORIO** di MILANO

CASCO BELL STAR 100 L. 84.000

Il modello STAR della linea Bell costituisce il «non plus ultra» fra i caschi di sicurezza, ed offre la massima protezione del viso e della testa. E' veramente il casco per lo sportivo ed è usato dai campioni di qualsiasi sport. La lussuosa, comoda imbottitura ricoperta in nylon nero, è un ritardatore di ignizione e ricopre a sua volta uno spessore di circa cm. 2,5 di espanso non-resiliente antiurto. L'involucro è in fiber glass ad alta resistenza. Approvato dall'A.N.S.I. Z-90-1-1966 da SHCA, SNELL 70 e AMA - Grop 1. Omologato CSAI 1975. Misure disponibili in commercio 56 - 57 - 58 - 59 - 60 - 61/62, nei colori bianco e arancio

EMERSON il dolce

E' il presidente **CORTESI** a premiare il vice-campione del mondo che naturalmente si sottopone volentieri alla inevitabile «zanzarata». Il brasiliano non sembra d'altronde in difficoltà quando gli viene chiesto di confermare se effettivamente durante colloqui con l'avvocato Montezemolo si sarebbe accennato alla possibilità di un suo passaggio alla Ferrari contro una «migrazione» di Lauda alla McLaren. «Io non dico questo, però come tanti piloti ho sempre avuto il de-

scio di bronzo e naturalmente a consegnarlo non poteva essere (soprattutto dopo la riverniciatura in rosso della Brabham-Martini-Alfa Romeo grazie alla volontà precisa dello sponsor conte Vittorio Rossi) che il presidente Cortesi.

Arriva poi il momento dedicato ai piloti italiani. Per quanto riguarda il casco d'oro non vi sono certo stati dubbi: con 46.205 voti **MAURIZIO FLAMMINI** non ha avuto problemi. Con un significato molto preciso viene invitato **VITTORIO BRAMBILLA** a premiare il romano ma lì per lì il sempre schivo monzese non si trova. «Dov'è nascosto Brambilla, vero cam-



Dopo aver ricevuto il suo casco iridato, Fittipaldi ha avuto la consegna di recapitare a Clay, alla prima occasione, uno «speciale» ricordo: una bandiera nera col n. 11...

l'ANGELERI della March che spesso si è ingegnato di dare una mano ai piloti italiani; cosa che non ha mancato di fare altrettanto spesso il **CONTE ZANON** che viene invitato a ricevere un mini-trofeo dalle mani del **dottor DOGLIO**. Doppia premiazione dunque con Zanone che tiene a sottolineare di non avere meriti particolari o magari solo quello di sforzarsi di «convogliare alcuni interessi verso i piloti italiani, con la grande soddisfazione di avere visto Vittorio vincere in F.1». Ed al mecenate piemontese faceva eco Angelieri che infine precisava che «Mosley non è certo assente per "diplomazia" anche lui è stato



Dopo che il nostro editore Conti ha consegnato a Piero Lardi il mini-trofeo «da tavolo» per Enzo Ferrari, c'è stata la «passerella» di «Scintilla» Tramonti, che con la disinvoltura che gli viene dall'ormai lungo esercizio si è ottimamente sostituito a Lauda, ritirando il casco iridato d'oro previsto per il campione del mondo

siderio di guidare una Ferrari. Ma forse bisognerebbe fare la stessa domanda anche a Lauda», troncava infine, confermando invece che il suo passaggio alla Copersucar è stato influenzato da una sua vecchia ambizione di guidare una macchina brasiliana tanto che nel '76 il pilota cambierà addirittura anche i colori del casco. «Ora saremo molto impegnati con le prove del nuovo modello che ha un disegno molto semplice e convenzionale. Nel '76 penso però che la Ferrari sarà ancora la macchina più forte.. Ho visto Lauda al suo show salisburghese ed era molto soddisfatto: vinceranno ancora». Ma con Fittipaldi non poteva certo mancare un accenno al famoso argomento del «pugno» alzato anche perché tra i vari premi era stato inserito, per sdrammatizzare l'episodio, uno scherzo: una piccola bandiera nera d'argento con il numero 11 che avrebbe dovuto essere consegnata a **REGAZZONI** e che invece verrà consegnata allo svizzero proprio da Fittipaldi in occasione del primo Gran Premio del '76 in Argentina.

L'augurio per FLAMMINI

Assente anche **REUTEMANN**, terzo casco iridato, non fatto arrivare dall'Argentina, così come è stato bloccato il delegato Pace a Londra, viene invitato il **MARCHESE DI SUNI** della Martini International a ritirare il ca-

pione della sincerità?» Con un lungo applauso, forse il più pieno insieme a quelli per Merzario, viene accolto il monzese che nel consegnare il Trofeo a Flammini trova anche le giuste parole di augurio. «Spero solo che Maurizio abbia la stessa fortuna che ho avuto io con il casco d'oro». Ma Flammini è anche un concertista diplomato e per lui sul podio c'è un'altra sorpresa: una pianola modernissima con la quale il pilota dovrebbe dimostrare anche quella sua bravura extra. Maurizio però è un po' emozionato per il premio e dribbla abbastanza bene l'imprevisto cimento «E' troppo piccolo» dice e conclude che nella Ferrari F.1 per il

'76, lui ci spera molto anche se «la decisione non spetta solo a me...». E preferirà dunque... suonare quel boxer!

La premiazione continua poi con il solo **BRAMBILLA**, al quale è stato riservato un Trofeo particolarissimo. «C'è stata una nemesis di estremo significato nel mondiale '75. Di fronte ad un campione austriaco, un italiano torna a vincere 9 anni dopo in F.1 e vince proprio il Gran Premio di Austria. Vittorio non poteva quindi che ricevere come ricordo particolare un'aquila asburgica!» Per consegnarla, visto che manca patron Mosley, viene invitato un manager «esportato», quel-

trattenuto a Londra da una cerimonia a scopo benefico».

La «gaffe» di ZORZI

Dalla (seconda) beneficenza (magari l'anno prossimo anche **AUTO-SPRINT** sceglierà questa strada, se è un prezzo necessario per le partecipazioni) si passa poi al casco d'argento tricolore che i lettori di **AUTO-SPRINT** hanno attribuito al «vincitore di Montecarlo» F.3: **RENZO ZORZI**. Per premiarlo sembra giusto chiamare **ARTURO MERZARIO** che idealmente potrà anche passare le consegne della Williams anche se «ancora non sappiamo se porterà come sigla il nome con la doppia V, non Volkswagen comunque...» Un uragano di applausi saluta il pilota-fantino mentre Zorzi lo ringrazia augurandosi di «poter fare con la Williams le stesse cose che lo stesso Merzario aveva fatto». «Spero proprio di no» lo rimbecca Arturo, ricordando i suoi ultimi non felici «trascorsi» con la scuderia inglese. E Zorzi corregge, arrossendo: «Ma io mi riferivo alle prestazioni...»!

Le premiazioni continuano ininterrottamente. Ed è appunto uno dei nuovi mini-trofei dell'iride che va a Merzario con la precisazione che «a Parigi il 15 dicembre era prevista una premiazione anche per i piloti che più avevano contribuito al Mondiale Marche



«Anche la mia cravatta è rossa», fa notare il presidente Cortesi dopo che il **marchese Di Suni** era stato ringraziato, a nome della Martini, per aver fatto sì che Ecclestone dipingesse di rosso le sue Brabham-Alfa. Di Suni ha ricevuto il casco iridato di Reutemann, dopo che anche Pace (che era stato delegato a ritirarlo) era stato «fermato» a Londra da Ecclestone



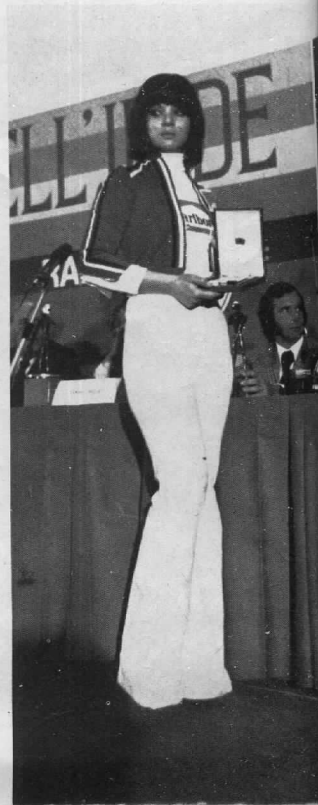
E' il momento di Brambilla. Il monzese, vincitore in Austria, ha ricevuto l'«aquila asburgica» da Angeleri della March (sopra) ed il trofeo Etienne Aigner dal conte Zanon, in questa foto a destra



Uno scorcio del parterre del Palasport, nel quale hanno trovato (quasi tutti) posto i premiandi e gli invitati, circa cinque-seicento persone



Il conte Zanon, «principe» degli sponsors, affida a Sandro Angeleri il mini-trofeo destinato alla March. A destra, una statuarina valletta-Marlboro



CONTINUAZIONE DA PAG. 11

Alfa. Lo sciovinismo di un dirigente francese CSI aveva tentato di dirottare questa scelta su Pescarolo e Belli! Sarebbe stata una ingiustizia clamorosa. Persino una rivista tedesca non aveva esitato a definire Merzario campione mondiale ideale delle sport per le sue quattro vittorie e quattro secondi posti. Lo dicono le cifre: dei 155 punti acquisiti dall'Alfa, ben 140 sono stati guadagnati da una macchina guidata da Merzario. Per fortuna è intervenuto qualcuno a correggere questa antipatica decisione. Così Merzario avrà la sua Coppa FIA».

E' l'ingegner Chiti a consegnare al «suo» pilota il ricordo AUTOSPRINT, mentre torna il momento dei rallysti con il casco di bronzo che ha creato qualche problema ai velocisti, «perché prima c'era Munari e vinceva solo lui, mentre quest'anno ROBERTO CAMBIAGHI ha sfatato una leggenda. E' un pilota particolare: mezzo dilettante e mezzo professionista ma, a proposito, ingegner Lampredi, è vero che fino all'ultimo vi eravate un po' opposti ad una sua vittoria nel campionato italiano...? Cambiaghi che cosa dice e quali sono i suoi programmi?». In un grande vortice di applausi arrivano le risposte. «Per qualche anno continuerò in forma semi-professionistica. E per quanto riguarda gli avversari, non saprei. A Piacenza l'Alfa faceva molto rumore ma... è arrivata prima una Fiat 131... Comunque io non ne so molto perché facevo solo il ricognitore».

Il momento rallysti

«E la stessa cosa pare stia facendo anche ora!», veniva aggiunto mentre veniva invitato anche MAURIZIO VERINI a ricevere il suo mini-trofeo di campione d'Europa rally dalle mani



Il simpatico disegno con cui i meccanici Autodelta hanno «punzecchiato» il nostro direttore, raffigurato sotto forma di «zanzara» (ovviamente) impegnata a sottrarsi agli insetticidi di Lancia, Ferrari ed Alfa...

di CESARE FIORIO, naturalmente in omaggio alla politica di gruppo. Contemporaneamente per l'Europeo FIAT, per l'Abarth riceveva un trofeo anche l'ingegner LAMPREDI.

Un analogo riconoscimento non può mancare per CESARE FIORIO ma a consegnarlo non è, come si sperava, l'avv. Montezemolo, assente per ma-

lattia (vera). E' il momento delle premiazioni dei tecnici dell'iride. Un'altra assenza, quella dell'ingegner Forghieri, ha trasformato la «troika» tecnica di Maranello in una... biga e dunque per comporre ugualmente un trio, assieme ai tecnici-campioni del mondo ROCCHI e BUSSI, sale sul podio anche il segretario del team Ferrari SANTE GHEDINI per il quale era comunque

prevista una medaglia particolare. Stuzzicati a qualche confidenza, i tre «ferraristi» mancano assolutamente di loquacità. Sono gli unici a rifiutare qualsiasi frase almeno di circostanza. L'amministratore delegato comm. Bellicardi che li premia starà zitto anche lui. Né gli si chiederà di gradire la probabile consegna.

AUDETTO muto

Sul palco è restato FIORIO ed ora se ne conoscerà la ragione: tra i premiati ci si è ricordati anche del neo - d.s. - Ferrari DANIELE AUDETTO che viene invitato sul palco non prima di avere un po' pepatamente chiesto l'autorizzazione al commendatore Bellicardi. «Buon divertimento» è il simpatico saluto-commiato di Fiorio al suo ex secondo. E prosegue il sempre abbronzatissimo direttore-marketing-lancista (che conquista le ragazze presenti): «Ho protestato per la partenza di Audetto. Il miglior sistema per fare i direttori sportivi?... beh, bisogna solo cercare di vincere le corse. Per Audetto sarà certo duro alla Ferrari, con gli occhi di tutti puntati addosso, ma in ogni caso possiede i numeri necessari. Gli auguro di vincere subito!». Audetto sembra un altro. Non è più lo spigliato, diplomatico dirigente Lancia che si conosceva. Sembra un pesce (muto) fuor d'acqua. Conviene passar oltre.

Un trofeo da tavolo anche per MUNARI che questa volta è senza la sua «ombra» Mannucci. «Dov'è Mario? Non c'è per polemica anche lui o sta male come Lele Pinto, altrettanto assente?». Diplomaticamente il Drago non raccoglie (offeso per certe battute su vittorie mancate?) mentre arriva anche il momento dei meccanici dell'ALFA e della FERRARI che ricevono un medagliere d'argento per tutti. Per non... far crollare il palco, salgono però solo i capi-meccanici: il duo

CONTINUAZIONE DA PAG. 12

CUOGHI-BORSARI per la Ferrari e il motorista **MANFREDINI** per l'Alfa che a sua volta consegna a Marcello Sabbatini uno spiritoso disegno-ricordo: tre bombolette di DDT (l'Alfa, la Ferrari e la Lancia) spruzzano la caricatura della zanzara. Nella dedica: «Per le punzecchiate che ci ha riservato ed anche per quelle che ha voluto risparmiarci»; con le firme di tutta l'Autodelta, dirigenti e meccanici. Un ricordo davvero simpatico.

del suo «cliente», il simpatico Domingos conferma che il passaggio di squadra di Emerson nasconde soprattutto il desiderio di guidare una vettura nazionale. «Potrà sembrare strano, ma si tratta della realtà».

La borsa di TAVONI

Altro «momento» di diplomazia con il campione europeo della montagna **MAURO NESTI**, premiato da un altro toscano, l'ing. **CHITI**. L'argomento

volta per tutte questa storia ventennale. E venga allora, venga Romolo Tavoni». L'ex d.s. Ferrari fu un co-protagonista dell'episodio che vide appunto al centro una borsa. Immediata la spiegazione con Tavoni pronto a confutare: «Era l'inizio del 1958 — ricorda il direttore di **AUTO SPRINT** — e con Tavoni direttore sportivo della Ferrari, alla 1000 Km. di Buenos Aires si continuava a fare partire le coppie Musso-Hawthorn e Collins-Von Trips nelle prove mondiali Marche. Coppie male assortite e che sarebbe stato necessario capovol-

Con una certa diplomazia l'ex-DStenta: «Non è che la tirassi... Sono un pacifista convinto e d'altronde Enzo Ferrari non a caso mi ha sempre chiamato **Don Romolo Tavoni di Casinalbo**». Però Chiti fa da corretto testimone: «Io credo che la borsa l'abbia tirata davvero Tavoni...!» In clima di revival, era il momento giusto per consegnare ad **ODOARDO GOVONI**, pilota «belle-époque» e neovincitore della classe oltre 3000 nell'Euro-GT, una medaglia-compenso per la... dimenticanza ANFIA di questo altro titolo.



L'ingegner Chiti era senz'altro il più adatto a premiare Merzario con la statuette a lui destinata



Con Rocchi e Bussi, c'era Ghedini (che ha avuto anche una medaglia per sé) al posto di Forghieri



Il trofeo per la Lancia campione del mondo l'ha ritirato Cesare Fiorio dalle mani di Fittipaldi



Piloti e copiloti Lancia non sono stati dimenticati. Munari sta per ricevere il suo mini-trofeo dall'ing. Lampredi, mentre Bernacchini si avvicina. Purtroppo non c'era Lele Pinto, costretto a letto da una indisposizione



Per l'ing. Lampredi, un mini-trofeo consegnatogli (qui sopra) dal dottor Doglio. A sinistra, un'altra premiazione «di gruppo»: Fiorio premia il campione europeo Maurizio Verini



Sopra, un diplomatico Domingos Piedade chiarisce certi dubbi riguardanti il futuro di Emerson, che lo controlla con lo sguardo. Sotto, Fiorio sintetizza dei suggerimenti per il suo ex d.s. Audetto, ora alla Ferrari augurandogli di vincere subito



L'atmosfera è calda più che mai. La più adatta per arrivare a un manager che è anche d.s. a tempo perso ed oltre a tutto anche un amico. «E' l'unico direttore sportivo che ringrazia il suo pilota ad ogni fine corsa. E' anche l'occasione per sapere qualche cosa di più sulla Copersucar, magari con un accenno all'ingaggio che hanno dato ad Emerson...». Anche questa volta, però, la «zanzara» veniva dribblata con il... silenzio di **DOMINGOS PIEDADE** che alle funzioni di manager di Fittipaldi, accoppia quelle di d.s. del team iridato Alfa. A proposito

è naturalmente l'ipotetica F.1 ma Nesti si limita a dire che «dipende dallo sponsor». Dulcis in fundo a questa premiazione a incastro, il ricordo all'ing. **CHITI** come general manager dell'Alfa titolata «Ovvia — lamentava — sono un po' piccoli 'sti omini. E' l'austerità?...» «Ma è utile — gli replicava il conduttore-direttore — da dare in testa ai giornalisti...». Chiti allora ricordava ai presenti che ai giornalisti, caso mai, sono riservate in testa le borse...! Il particolare sbrigottiva un po' e allora il direttore Marcello Sabbatini decideva «di far fuori una

gere per creare più armonia in squadra. Musso accusava Hawthorn di far gioco di coppia col connazionale Collins perché tanto loro si dividevano i premi di classifica e perciò non gli interessava il primo e secondo posto. Allora la Ferrari non pensava alle tattiche. Correva quasi da sola. C'erano clienti a protezione della squadra ufficiale. Così si sosteneva l'opportunità di una coppia... **ROMA-BERLINO**. Tavoni, sotto tiro da Modena per quelle polemiche, un giorno scoppio e mi tirò una borsa... Anche lui poi mischiò le acque sostenendo l'opposto...».

Medaglie d'oro per 7

Poco dopo il papà di Giovanni Salvati apriva la serie delle consegne delle **SETTE MEDAGLIE D'ORO AUTOSPRINT** con «**RIKY**» **CALEGARI**, vincitore del Trofeo Cadetti. Al contrario l'assenza (giustificata) di «**LUCAS**» che doveva ricevere la medaglia non permetteva un aggancio con la CSAI che nella manifestazione

CONTINUA A PAGINA 19

CONTINUAZIONE DA PAG. 17

ha brillato per la sua assenza. «Vengono solo quando ci sono elezioni in giro...». Ancora medaglia per **ROLANDO CIARDI**, premiato dall'ingegnere **CEARD**, per il campione della F. Italia **GIACOMELLI** e per la «speranza del sud» **GRIMALDI**. Per il primo anzi era prevista la consegna della medaglia da parte di **ANGELETTI** che al contrario ha evitato di comprometterci. «Ma è già andato via? Non volevamo che gli desse una March F3, solo la medaglia...». Ancora rallies ed ancora medaglie. E' il turno di «grissino» **ORMEZZANO**, navigatore ed alfista: a premiarlo sarà dunque il dottor **ENRICO SALA**, direttore vendite-Italia dell'Alfa Romeo che non può sottrarsi dal precisare l'ormai famosa battuta detta in occasione della presentazione della Brabham-Martini-Alfa. «Allora è vero o non è vero che per i piloti italiani nel '76 è previsto solo il Trofeo con Alfasud?» Ma ormai è scontato, è la giornata delle dribblate. «Ma forse avevo nelle orecchie il rumore del 12 Alfa... non credo di avere sentito bene la domanda... no, certamente no. Eppoi sono previsti dei premi interessanti e magari un aiuto per il futuro agonistico dei piloti. D'altronde lo ha detto prima il dottor Cortesi: crediamo nelle auto e nei piloti italiani».

Sale poi sul palco «**BARONIO**», campione della R5, a ritirare il mini-trofeo per la Renault, Casa straniera che di contro ha fatto non poco per i giovani piloti italiani. «Baronio lo abbiamo già premiato in passato, vorrei che ora portasse il ricordo al dottor Ghini che ha aperto una strada nuova in fatto di interventi a favore dei piloti». Baronio consegna anche al suo ex rivale **RICCI** la sua medaglia.

Lo sponsor F.1 di MERZARIO

Così in clima di sponsor per piloti italiani siamo alla sorpresa: il mini-trofeo per **MARIO CASONI** con una grossa notizia che lo accompagna. «Dopo Vaccarella e De Adamich un altro pilota che fa arrossire certi personaggi, con i suoi mezzi limitati si è trasformato in sponsor e farà correre Arturo Merzario in F. 1 nel '76. Casoni-pilota lo abbiamo già premiato tanti anni fa con medaglia d'oro. Non potremmo mai dargli una «statuetta»: ora lo premiamo abbinandoci a questa sua iniziativa». E' proprio **ARTURO MERZARIO** a consegnare il trofeo al finale che precisa di essere contento di poter contribuire al ritorno del comasco in F.1. «Rientro che spero possa avvenire fin dal Gran Premio di Argentina».

Non era ancora finito il turbinio di applausi che avevano salutato la impreveduta notizia che un nuovo «urlo» sottolinea l'annuncio di Marcello Sabbatini. «Abbiamo cominciato la premiazione con un campione del mondo assente ma ne abbiamo un altro per compensare gli appassionati: abbiamo qui **JOHNNY ALBERTO CECOTTO**, ospite imprevisto ma molto gradito, campione del mondo della 350 motociclistica». Sarà Franco Lini, «scopritore giornalistico di talenti» a premiare «il talento che non ha potuto scoprire visto che da anni non si occupa più di moto». Cecotto è felice; si saluta con Fittipaldi e ha un annuncio anche lui. «Correre ancora con le due ruote nel '76» ma pensa di fare «un pensiero alle quattro entro un paio d'anni». Siamo ormai alla fase



A sinistra, da toscano a toscano: è l'ing. Chiti a consegnare un trofeo speciale al re della montagna, Mauro Nesti. Sopra, un ricordo anche per Govoni da parte dell'ing. Bertocchi. A destra, il cadetto Calegari riceve la medaglia da papà Salvati



Sopra, l'on. Armaroli premia il campione di F. Italia Giacomelli. A destra, per l'alfista Ormezzano, una medaglia da parte del dott. Sala



Per Rolando Ciardi, campione Turismo, è salito sul palco l'ingegnere Céard, in partenza per Parigi per le riunioni FIA della settimana scorsa



Si sono ritrovati sul podio di Autosprint Ricci e «Baronio», che aveva ritirato anche il Trofeo per la Renault. Sotto: premio «Grinta» per Merzario da parte dei soci genovesi



A sinistra, una beneaugurale stretta di mano suggella la consegna a Casoni d'un trofeo speciale da parte di Merzario. Sopra, Lini e Cecotto

finale ed a salire sul podio tocca al vincitore del TOTOSPRINT, **CORRADO VERINI** da Padova. «Ma come ha fatto ad indovinare tutti e dieci i nomi? In futuro le telefoneremo prima dei Gran Premi, così avremo la classifica in anticipo...». Riceve le chiavi della PICK-WICK, il dune buggy AUTOMIRAGE.

Solo italiani nel 1976?

Un tocco in famiglia conclude l'appaludissima premiazione-sprint, l'ora e mezza di girandola tra premi, dichiarazioni, notizie. L'ultimo atto vede

come attori l'editore e il direttore di AUTOSPRINT. Viene consegnato un mini-trofeo in oro a Luciano Conti, ricordo personale di Marcello Sabbatini che a gennaio del '76 compie dieci anni di direzione di questa rivista: «Con affetto perché mi ha dovuto sopportare in questi dieci anni, ma senza volerne ipotecare altri dieci...».

Ora è finita davvero e dopo i ringraziamenti di rito è ancora l'inno della Ferrari del giovanissimo Leo Colonna a dare l'ufficiale «sciogliete le righe». Lo cantano già in tanti e i Soci del Club AUTOSPRINT lo prenotano. Chiedono un disco. A cominciare da quelli di Prato che hanno contri-

buito ad un efficientissimo «servizio d'ordine» per disciplinare l'invasione delle migliaia di appassionati, giovani e vecchi, venuti un po' da dovunque (persino in pullman dal Veneto).

Arrivederci al '76, ragazzi. E magari con una edizione altrettanto speciale. Se proprio i campioni stranieri (Emerson a parte, che è un vero latino-oriondo anche nella simpatia) ci tengono tanto poco a essere dei nostri, tanto meglio: vuol dire che penseremo a onorare (e invitare) solo i piloti italiani. Tutti, piccoli e grandi. Potrebbe anche darsi che non ci si debba rimettere nemmeno nei titoli importanti da festeggiare!

CHI non c'era (e perchè)

Quella di AUTOSPRINT è forse tra le poche se non unica, premiazione per la quale anche le assenze assumono un valore cronistico. Nella maggioranza delle defezioni non è azzardato cercare, specialmente quest'anno forse, motivazioni più o meno esplicite ma certo significative. Non è tradita insomma la caratteristica della nostra pubblicazione che non cerca, lo sapete bene, i facili consensi o gli atteggiamenti di comodo, fosse pure prezzo il dover annotare i « gran rifiuti » alla maniera di quello di Niki Lauda, l'assente campione del mondo F. 1 '75 alla consegna del suo Casco iridato. Pilota austriaco a parte (abbiamo già sufficientemente chiarito il suo « caso » nel numero scorso e casomai vi rimandiamo a alcune lettere in proposito a pag. 49) merita riassumere per il lettore questa geografia delle assenze (che per questo può anche onorarci).

Rituale per manifestazioni del genere, specie se extra collegio, anzitutto la ritrosia dei politici. Citiamo solo quelli che hanno almeno risposto. Purtroppo i « fervidissimi voti » nella assenza obbligata « per impegni precedenti » del Ministro per il Turismo e Spettacolo, on. ADOLFO SARTI non sono stati potuti leggere al Palasport perché via postale la lettera ufficiale è arrivata solo il 9 dicembre. Riempiamo ora il vuoto, tranquilli che una assenza così alta era scontata, considerato che l'uomo di Governo non era stato nemmeno all'ANFIA a Torino a festeggiare il tris mondiale dell'industria automobilistica italiana. « Vivo successo alla manifestazione » ha augurato il Ministro ANDREOTTI, altrettanti « migliori auguri » (alla manifestazione ma non di più) il Presidente del CONI avv. ONESTI. « Vivissimi » per lo meno gli auguri dell'on. PRETI e anche dell'appassionatissimo figlio del Presidente della Repubblica dr. PAOLO LEONE.

Più delicata la serie delle assenze ufficiali del clan politico-automobilistico nazionale. Il Presidente dell'ACI avv. FILIPPO CARPI de' RESMINI dopo aver « ... ribadito che, all'interno della libertà di stampa, il diritto di critica è una delle componenti fondamentali... », ha ringraziato « con sentimento » dell'invito rivolto e al quale non ha potuto rispondere positivamente « per impegni precedenti ». Telegraficamente ha dovuto anche rinunciare alla « solenne cerimonia » il Presidente onorario dell'ACI avv. GUSTAVO MARINUCCI.

Le riunioni parigine della CSI hanno fornito facile giustificazione alla ripetuta diserzione del Presidente CSAI ing. ALBERTO ROGAÑO. « Purtroppo la data fissata coincide con quella di un precedente inderogabile impegno internazionale al quale, data la rilevanza del problema, non posso sottrarmi... ». Auguriamoci che questa assenza sia servita.

Con il Presidente della CSAI erano impegnati a Parigi anche il segretario MORETTI (anche se non ce l'ha scritto), l'ing. NOSETTO (che ce l'ha scritto) ecc.

In compenso il direttore del Gruppo Automobili FIAT ing. NICOLA TUFARELLI ha fatto seguire alla dichiarazione di impossibilità, non



« Io la borsa in testa non gliel'ho tirata, lo giuro... ». E' Romolo Tavoni a fare questa solenne dichiarazione riferendosi ad un lontano episodio di « disaccordo », quando era d.s. della Ferrari, con il nostro direttore. Ma l'ing. Chiti, presente a testimoniare, aveva molti dubbi in proposito...



Cecotto (che butta un occhio alla radio-Ferrari a 8 ruote), ha chiacchierato con Merzario e Fittipaldi. A destra, la Texaco ha regalato un puzzle della M23 di Fittipaldi: un modo come un altro per dire addio...



Leo Colonna, il 18enne interprete della canzone: « il bolide rosso »

Il canta... Ferrari

● La premiazione dei Caschi d'oro si è aperta sulle note di « Il bolide rosso » un ritmo afro-cubano molto orecchiabile composto da Cairo Spezia con parole di Zironi. Ecco il testo:

« Ecco in pista le Ferrari, dai primati leggendari una storia di motori, sono là / pronte a mordere l'asfalto, a passare sul traguardo, con la pioggia con il sole, sono là / il ruggito dei motori, drappo a scacchi che si abbassa, balza il cuore dei tifosi, vincono / una curva e una chicane, una curva e una chicane, rettilineo, la tribuna, dai / sono in testa due Ferrari, sono Lauda e Regazzoni, e i meccanici sono già pronti là / viva il « boss » di Maranello, viva il « boss » di Maranello, le Ferrari sono rosse e vincono / una e grida della folla, una coppa di champagne, un applauso senza fine e tanti flash / sono in testa le Ferrari, sono Lauda e Regazzoni, e i meccanici sono pronti là / le Ferrari sono rosse, le Ferrari sono rosse, le Ferrari sono rosse, sai perché / è il colore dell'Italia, per le macchine da corsa, il colore che trionfa, olé / viva il « boss » di Maranello, il cavallo di Baracca, le Ferrari sono rosse e vincono / sono Lauda e Regazzoni, fan del rosso il tricolore, olé / viva il « boss » di Maranello, viva il « boss » di Maranello, le Ferrari sono rosse e vincono / viva tecnici e piloti, viva il rombo dei motori, che ci danno la vittoria olé / viva il « boss » di Maranello, il cavallo di Baracca, le Ferrari sono rosse e vincono / »

sono abituali « voti di successo » ma anche un'« adesione epistolare ». Il Presidente della LANCIA ing. CARLO RIGHINI e l'amministratore delegato ing. GIOVANNI SGUAZZINI hanno anch'essi affidato a una lettera la loro impossibilità di partecipazione, che purtroppo ha coinvolto anche quella del direttore generale della Casa torinese, ing. PIERO GOBBATO, che proprio in questi giorni tra l'altro ha concluso il suo incarico, essendo probabilmente maturate certe dissonanze con gli altri nuovi esponenti della dirigenza della seconda ondata Fiat al grattacielo di corso Lancia.

Purtroppo a queste già anticipate assenze, si è venuta ad aggiungere in extremis quella dell'avv. GIANNI AGNELLI che ci ha fatto pervenire telefonicamente la sua contrarietà per non poter venire più personalmente a ritirare il trofeo speciale (consegnato al dr. Doglio)



e che sappiamo comunque da lui particolarmente apprezzato, non solo nella dedica portagli a nome di tutti i lettori e gli appassionati italiani di automobilismo.

Delle altre assenze Ferrari sapete già. L'ing. ENZO FERRARI in una lettera autografa ha tenuto a spiegare che « ... purtroppo non posso venire a Bologna nel tentativo di salvare una piccola parte di quello che ero... ». I suoi disagi fisici irripresantabili dopo 4 anni « ... doppiamente mi affliggono, andando essi a rafforzare la leggenda dell'inavvicinabile... ». CLAY REGAZZONI anche telegraficamente ha spiegato la sua assenza con la « manifestazione di beneficenza » in quel di LOSANNA. Invece CARLOS PACE è stato tenuto accuratamente lontano dall'incarico di rappresentare REUTEMANN (non convocato come previsto dall'Argentina dove aspetta il primo GP F. 1). Lo sponsor Martini e Rossi aveva interessato il suo « manager » inglese perché provvedesse a far arrivare in tempo Pace da Londra, ma David York non ha ritenuto di avvertirlo considerato che « il primo aereo da Londra per Milano-Bologna non sarebbe arrivato prima delle ore 15 di lunedì 8 ». Anche MAX MOSLEY e ROBIN HERD della March hanno preferito delegare al ritiro del trofeo (di ringraziamento per aver appoggiato Brambilla) il loro dirigente italiano, mentre DEREK GARDNER della Tyrrell è stato un assente dell'ultimo minuto.

La geografia delle assenze possiamo concluderla con i telegrammi di rammarico dell'avv. MAZZI e del dr. MASSARI dell'Alfa Romeo, della « medaglia » LUCAS-LUIGI CASTIGLIONI vincitore della F. FORD e del vicepresidente della Philip Morris Europa mr. ALEARD G. BUZZI (che così si è scampato il « pericolo » di dover premiare il transfuga Fittipaldi).

Dal KIT...tone alla scorTa



Le tre Alfasud con il «kit» Autodelta hanno suscitato un notevolissimo interesse. Qui sopra, ecco discuterne Pianta, Ambrogetti e Pino Pica



Interesse e curiosità ha suscitato l'ultima realizzazione radiocomandata di Franco Sabbatini, la Ferrari a 8 ruote, quattro motrici e quattro sterzanti, che vediamo a sinistra. A destra, la Ferrari T scortata dalle ragazze Marlboro, reginetta del saloncino, che oltre alle vetture «mondiali» (Ferrari, Alfa e Lancia) ed «europee» (Fiat e Lola), presentava anche una De Tomaso Pantera e un'Alfetta GT



Il romano PATTUELLI e due coppie torinesi i campioni '75

Alla pari le squadre SLOT!

CAMPIONATO ITALIANO SLOT
Semifinali di Grassina (FI)

Le classifiche

Campionato piloti: 1. Novarese (TO) giri 107 e 8/10; 2. Bissolino (TO) 107 e 4'9/10; 3. Pattuelli (Roma) 107 e 8"; 4. Rosetti (RA) 106; 5. Rudilosso (Roma) 105; 6. Galanteria (Roma) 103 7/10; 7. Razzano (TO) 103 1'4; 8. Stianti (FI) 103 3'5; 9. Sighinolfi (RA) 100; 10. Mantellini (FI) 99 3'2; 11. Casadio (RA) 99 6'0; 12. Borgarelli (GE) 95; 13. Geraci (PA) 93; 14. Labruna D. (GE) 90; 15. Cuchi (UD) 88; 16. Marangoni (PD) 87.

Campionato a squadre: 1. Torino 1 (Novarese-Capra) giri 413; 2. Torino 2 (Uliana-Montiglio) 411; 3. Roma 1 (Rudilosso-Befani) 358; 4. Ravenna 1 (Rosetti-Benini) 303; 5. Firenze 2 (Stianti-Campatelli) 265; 6. Ravenna 2 (Sighinolfi-Galassi) 259; 7. Palermo 1 (Modica-Nocera) 258; 8. Firenze 1 (Pesci-Galli) 226; 9. Genova 1 (Zannoni-Goracci) 227; 10. Udine 1 (Roberto-Cocchi) 186; 11. Udine 2 (Guidus-BC) 166; 12. Palermo 2 (Borelli-Mistretta) 112; 13. Padova 1 (Danieli-Cavedon) 55; 14. Roma 2 (Obino-Pattuelli) 31. Non partita Padova 2; Non ammessa Genova 2.

Finalissima di Bologna
Campionato piloti: 1. Fabrizio PATTUELLI (Roma) giri 107; 2. Michele Bissolino (TO) giri 106; 3. Bruno Novarese (TO) giri 104; 4. Beppe Rosetti (RA) giri 102.
Campionato marche: 1. a pari merito, TORINO 1 (Novarese-Capra) e TORINO 2 (Uliana-Montiglio) con i giri 427.



La pista Scalextric montata al Palasport di Bologna per la finale slot. A destra, il dottor Franco della Martini premia il vincitore Fabrizio Pattuelli. Sotto, le due coppie torinesi a pari merito nello slot a squadre, entrambe Campioni d'Italia



Il romano Fabrizio PATTUELLI e le coppie torinesi (a pari merito) CAPRA-NOVARESE e ULIANA-MONTIGLIO sono, rispettivamente, Campione Italiano Slot piloti e Campioni Italiani Slot a squadre. Questo il risultato finale di un'accesa battaglia iniziata a maggio e terminata con la finalissima svoltasi al Palasport di Bologna l'8 dicembre, Festa dei CASCHI di AUTO-SPRINT, dopo essere passata attraverso le palpitanti semifinali di Grassina di Firenze.

Il campionato slot organizzato da AUTO-SPRINT con la collaborazione della MECANO-SCALEXTRIC e della MARTINI RACING, è stata la conseguenza del fenomeno suscitato dal nostro giornale dopo la notizia che quattro ragazzi torinesi avevano effettuato un record di durata di 24 ore. Da quel giorno centinaia e centinaia di lettere

sono pervenute in redazione con notizie sempre più eclatanti in fatto di records di durata che hanno toccato la punta massima di 120 ore e con la richiesta di incanalare il fenomeno non verso quei records fini a se stessi, ma verso competizioni dirette che potessero giungere fino ad un campionato vero e proprio.

AUTOSPRINT, sempre sensibile ai desideri dei suoi giovanissimi lettori, si accordò ben presto con MECANO-SCALEXTRIC e MARTINI RACING e varò quel campionato italiano i cui risultati sono citati più sopra. Per giungere a tanto, con l'assistenza e l'aiuto di nostri rappresentanti di zona, gli slotisti italiani scala 1:32 vennero suddivisi in nove gruppi regionali o extraregionali che con gare da loro stessi organizzate designarono i rappresentanti per la fase finale.

A Grassina, quindi, si sono ritrovati Senzoni, Daniele Labruna, Kikka Peluso, Silvestrini, Borgarelli, Goracci, Zanoni e Gemini per la Liguria; Santamarina, Cuchi, Lautzer, Guidus, Archimede, «B.C.» e «Gino» per il Friuli; Pattuelli, Rudilosso, Galanteria, Befani e Obino per il Lazio; Geraci, Corsari, Pavesi, Modica, Nocera, Borelli e Mistretta per la Sicilia; Razzano, Ortolano, Novarese, Capra, Uliana e Montiglio per il Piemonte; Mantellini, Pettrini, Barbieri, Pesci, Galli, Stianti e Campatelli per la Toscana; Rosetti, Casadio, Sighinolfi, Benini e Galassi per l'Emilia-Romagna; Pinarello, Marangoni, Pozzan, Danieli, Cavedon e Degato per il Veneto. Non si sono pre-

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

sentari e rappresentanti della Lombardia.

Le gare di Grässina, suddivise in ottavi, quarti e semifinali, hanno registrato l'assoluto dominio dei ragazzi piemontesi che hanno requisito ben sei posti degli otto della finalissima. Le due coppie torinesi formate da Novatese-Capra e Uliana-Montiglio con i loro 413 e 411 giri hanno lasciato ad oltre 50 giri di distanza la coppia Rudilosso-Benani di Roma e ad oltre 10 giri Rossetti-Benini di Ravenna. Assai più distanziate le altre coppie in gara. Nel singolo sempre i torinesi Novarese e Bissolino si sono aggiudicati i prime due posti, ma Patuelli era a pari giri con soltanto 4 decimi di secondo di distacco e Rossetti era quarto a il solo giro. E' stata questa una gara entusiasmante che ha polarizzato l'attenzione del folto pubblico presente e gli incitamenti degli avversari largamente battuti.

Lo scontro finale ha avuto poi luogo al Palazzo dello Sport di Bologna, di fronte ad un pubblico calcolato in oltre 5.000 persone che ha preso d'assalto la curva ove era installata la pista Scalextric. Nel campionato piloti, Fabrizio Patuelli ha rovesciato il pronostico aggiudicandosi il titolo con 107 giri percorsi (un vero regolarista visto che anche a Firenze aveva compiuto 107 giri), davanti a Michele Bissolino 106 giri, Bruno Novarese 104 e Beppe Rossetti con 102 giri. Inconsueto, invece, il risul-

Come è già riportato nella cronaca dal Palazzo dello Sport bolognese, a ricevere il premio... duramente guadagnato v'era anche il padovano Corrado Varini, vincitore del TOTO-MONDIALE F.1-'75 di AUTOSPRINT e conseguentemente, della PICKWICK, dune buggy AUTOMIRAGE, che costituiva il primo dei cinque premi in palio. Era venuto a Bologna per assistere alla premiazione dei CASCHI sperando in cuor suo di essere fra i cinque vincitori, ma veramente all'oscuro di aver totalizzato, col punteggio massimo, anche i punti di spareggio necessari per risultare il primo assoluto in graduatoria.

Non erano presenti, invece, o non li abbiamo visti né si sono fatti riconoscere, gli altri 4 «bravissimi» del nostro concorso, ovvero i signori ROBERTO TOMASELLI, MAURO CASSANI, MAURIZIO

FITTIPALDI spiega tutti i retroscena della rottura con Mc LAREN e MARLBORO (ma con lo sponsor resta qualcosa)

«Vogliamo fare la FERRARI del BRASILE»

Diciamo subito che in pratica quello che Fittipaldi ci dice è una serie di smentite a certe voci ed affermazioni, udite in giro o raccolte direttamente. Il racconto è questo.

«Con la Marlboro c'era una negoziazione aperta, che riguardava l'eventuale rinnovo del contratto. Non è vero che vi fosse un compromesso verbale (n.d.r.: la espressione "compromesso" deve intendersi come impegno), c'era solo una trattativa aperta. Ho deciso di continuare a correre soltanto dopo il G.P. d'Austria. Abbiamo così iniziato una trattativa per il rinnovo del contratto che avevo con loro. Le trattative sono andate per le lunghe perché la Marlboro non aveva ancora chiarito la sua posizione con la Texaco, che fino a quest'anno ha diviso equamente la sponsorizzazione della macchina. Le cose sono andate per le lunghe, dunque, non per colpa mia ma per una situazione che mi era estranea.

«Dopo Watkins Glen, ho inviato una lettera a Pat Dufferer della Marlboro, con copia al presidente Ronnie Thomson, facendo le mie proposte per il 1976. In pratica chiedevo una rivalutazione dei miei compensi, data la svalutazione; un poco sul genere di quello che hanno fatto i costruttori della F. 1 con gli organizzatori. Non è vero che abbia chiesto aumenti astronomici.

«Le cifre che chiedevo erano superiori a quelle che loro mi avevano proposto, questo sì, ma non eravamo poi tanto lontani. Anziché una risposta alla mia lettera, mentre ero in Brasile ho ricevuto un messaggio col quale Dufferer mi chiedeva una risposta definitiva, proprio un sì o un no, da dare entro il 25 novembre; in sostanza dovevo o no accettare le condizioni che mi avevano prospettate, senza che vi fosse un accenno alla pos-

sibilità di discutere.

«Nel frattempo avevo visto la nuova Copersucar, che mi ha entusiasmato. Una macchina molto semplice, convenzionale ma pratica. Certo un grande passo in avanti rispetto alla macchina del 1975. Sapete benissimo, anche perché l'ho detto spesso, che la mia grande ambizione era di potere un giorno guidare in corsa una macchina brasiliana. Noi siamo un poco come gli italiani e i francesi, nazionalisti. E' un "peccato" che spero ci sia perdonato. Sapete anche che nella idea della macchina di Wilson io sono stato parte importante, e che nella società ero socio e collaboratore. Direttamente dal punto di vista finanziario e coi consigli durante la stagione. Che quello fosse un mio desiderio non era un mistero.

«Visto che la macchina nuova offre buone possibilità e date le circostanze che si erano create con le trattative con la Marlboro, ho parlato con la gente della Copersucar e loro hanno deciso di accettare le mie proposte. In due giorni, senza tante discussioni, è stato fatto il contratto. Ho voluto firmarlo prima di tornare in Europa, in modo che tutto fosse a posto. Tutto qui».

Tutto qui, dice Fittipaldi. Però rimane il fatto che egli ha dato l'annuncio a cose già conosciute, no? Dico l'annuncio alla Marlboro ed alla Mc Laren.

«No, non è vero. abbiamo fatto le cose in fretta, come ti ho detto, in due giorni. Poi io sono venuto in Europa. Però appena arrivato, prima che la notizia fosse diffusa, io ho telefonato a Teddy Mayer, alle venti del sabato, dall'aeroporto di Zurigo, ed ho parlato anche con Dufferer. C'erano testimoni, tra i quali un giornalista tedesco che era stupefatto, che credeva fosse uno scherzo. La notizia non



Il nostro editore, Luciano Conti, consegna con una stretta di mano le chiavi della simpatica dune buggy «Pickwick» della Automirage a Corrado Varini

tato del campionato a squadre che ha fatto registrare, dopo quattro manches tirate allo spasimo, un arrivo in parata delle slot torinesi che hanno terminato a pari merito con 427 giri percorsi.

Prima di salutare il felice esito del Campionato Slot 1975 e in attesa di quello 1976, ci sentiamo in dovere di ringraziare oltre ai nostri collaboratori della MECANO-SCALEXTRIC (e per essa il signor Bogò) e della MARTINI RACING, soprattutto i rappresentanti regionali Franco Uliana, Adriano Pinarelli, Giuseppe Rossetti, Guido Barzaghi, Carlo Labruna, Oreste del Soldato (che ha gentilmente concesso, fra l'altro, il locale ove sono state disputate le semifinali), Fabrizio Patuelli, Piero Mannuccia e Ignazio Modica per le loro fatiche di rappresentanza e i «tecnici» Uliana, Montiglio, Novarese, Bissolino, Labruna e Obino grazie ai cui preziosi interessamento e oculato lavoro è stata montata una pista che ha consentito un regolare svolgimento della fase finale del campionato.

GORETTI (che, detto fra parentesi, è il ragazzo quattordicenne la cui mamma, telefonista anonima, aveva avvertito la redazione del 10 ottobre dal suo ragazzo) e LUCIANO BALDINI, vincitori, in ordine di citazione, di un Televisore MARELLI e dei tre Caschi integrali della BOERI SPORT. E' stato un vero peccato la loro assenza in quanto non hanno potuto partecipare alla gioia comune. Ad ogni modo i premi loro spettanti sono già stati spediti e forse quando leggeranno queste note, gli oggetti saranno già in loro possesso.

Nasce la Federazione-SLOT

FIRENZE - Dal raduno del fior fiore degli slottisti italiani incontratisi a Grässina per dar luogo alle semifinali del campionato italiano Slot 1975, è nato il proposito di dare vita ad una federazione che riunisca sotto le sue insegne tutti gli appassionati, sportivi e collezionisti, delle mini vetture da slot. Formata dai rappresentanti regionali che AUTOSPRINT aveva delegato al momento delle eliminatorie del precitato campionato, ha tenuto la sua prima riunione la «costituente» federale cui spetterà il compito di varare uno statuto che verrà poi approvato nel corso della prima assemblea prevista per fine febbraio-primi di marzo. Tutti gli slottisti interessati a riunirsi nella costituente federazione, potranno rivolgere la loro domanda di adesione ai membri della «costituente» dei quali diamo nomi ed indirizzi: Carlo Labruna, via Posalunga 46/B/24 Genova; Franco Uliana, Corso Cosenza 74 Torino; Adriano Pinarelli, via Romagnoli 9 Padova; Guido Barzaghi, c/o Sala Giochi, via Gorgi 21 Udine; Oreste del Soldato, via Chiantigiana 200 Grässina di Firenze Piero Mannuccia, via Parenzo 24 Roma; Fabrizio Patuelli, viale di Villa Massimo 97 Roma; Ignazio Modica, via Val Paradiso 22 Palermo; Beppe Rossetti, via Boccaccio 6 Ravenna.



Prima di mescolarsi fra il pubblico della nostra premiazione al Palasport di lunedì scorso, Emerson Fittipaldi (qui a colloquio con Merzario) aveva rilasciato a Franco Lini l'intervista che leggete in queste pagine

Avrà l'aereo da MILANO

La FERRARI punta i piedi con l'Asso-F. 1

LONDRA Ancora una volta, l'unica cosa che si è potuta ottenere, dopo la riunione dei costruttori di Formula 1, mercoledì scorso a Londra, è il fatto che siano state discusse cose non «fondamentali», anche se qualche argomento interessante è stato trattato. Però, il problema-chiave del momento, cioè quello del trasferimento dei piloti, non è stato neppure sfiorato, e l'atteggiamento di ciascun costruttore a questo proposito rimane inalterato.

In questa riunione ha «debuttato» Daniele Audetto come rappresentante della Ferrari, ed il neo-direttore sportivo della Casa campione del mondo ha subito mostrato di non essere venuto a Londra solo per ascoltare. Infatti, era latore di una specie di «ultimatum» di Maranello riguardo alla faccenda del cargo aereo. La Ferrari, ha detto in sostanza Audetto, è stufa di dover partire da Londra, non è pratico per lei e costa del tempo che viene a mancare alla preparazione delle vetture. Audetto ha minacciato l'uscita della Ferrari dalla Formula One Association se non si risolveva questa questione.

L'argomento è stato per ora risolto con un rimborso che verrà riconosciuto alla Ferrari per la prima trasferta in Sud Africa. La Ferrari infatti partirà con un volo da Milano: il 3 gennaio partiranno le vetture ed i piloti, il 5 o il 6 il resto della squadra e delle attrezzature.

Si è poi parlato dei nuovi numeri di gara nei GP. L'elenco completo si saprà nella settimana, quello che è certo è che Ferrari e McLaren si sono scambiati i numeri: Lauda avrà il n. 1, Regazzoni il n. 2, Hunt e Mass l'11 e il 12.

Per il 1976, la Goodyear ha proposto tre tipi di pneumatici anteriori ed uno posteriore nelle solite mescole. Per chi vorrà dei pneumatici «speciali» è aperta una sorta di prenotazione da farsi già prima di Natale, con consegna dei tipi richiesti a due mesi circa dalla richiesta. Ferrari e Tyrrell sono state le prime squadre a mettersi in nota, ma anche le altre lo faranno. Prove di pneumatici erano previste in febbraio per il Sud Africa, ma dopo la rinuncia dei sudafriani al loro GP le prove si sposteranno in Europa, sul finire di febbraio a Vallelunga o al Jarama; poi a Brands Hatch all'inizio di giugno, quindi Nurburgring e Zeltweg nello stesso mese.

d. h.

James HUNT «Gold Star '75» dell'inglese RAC

LONDRA - La cena annuale del British Racing Drivers Club a Londra il 5 dicembre era oscurata dalla assenza di Graham Hill, al quale avrebbe dovuto essere stato offerto un vassoio d'argento inciso, allo scopo di mostrare l'apprezzamento dei club per la «sua straordinaria carriera nello sport automobilistico». Questo vassoio sarà offerto adesso a Bette Hill in data più lontana. Anche a Tony Brise si voleva offrire un trofeo (il «John Cobb Trophy») per la sua stagione 1975 che è stato accettato da Teddy Savoury, che iscriveva Brise nella F. Atlantic.

A James Hunt è stato assegnato il «Gold Star» del Club per il 1975 e due altri trofei. Il trofeo per il partecipante privato di maggior merito nel 1975 è andato, ironicamente, alla HesKeth...

f. l.

AFFARE FITTIPALDI parte seconda. Emerson è tornato in Europa, per qualche tempo, a curare i propri interessi ed a sistemare parecchie cosuccie prima di allontanarsi per parecchio tempo. Dovrà stare in Brasile a lungo, per via delle feste di fine anno e soprattutto per iniziare le prove della nuova Copersucar, con la quale deve correre in Argentina e Brasile. Nonostante tutti questi impegni, tuttavia, ha voluto essere presente alla consegna dei premi di AUTOSPRINT, ritirando il suo Casco d'Argento di secondo nel campionato mondiale.

Difficile accaparrarlo per periodi di tempo abbastanza lunghi, visto che era sommerso dalla folla, e che aveva il tempo contato. Però ci siamo riusciti, ed era importante perché dovevamo sentire la sua «campana», a proposito della decisione di lasciare la McLaren per passare alla Copersucar. Avevate letto le dichiarazioni dei personaggi principali «coinvolti» nella vicenda, due settimane fa. Adesso leggete quello che Fittipaldi ha da dire su questo argomento.

era stata ancora diffusa, e loro l'hanno saputo da me prima che da altri. In Brasile la Copersucar ha diffuso un press-release poco dopo, sorprendendo tutti anche lì, al punto che la TV Globo ha improvvisato una trasmissione utilizzando il film della presentazione della Copersucar dell'anno scorso. Non è vero quindi che io abbia rilasciato una intervista alla TVG prima di partire dal Brasile.

«Quel che penso è che alla Marlboro ed anche alla McLaren siano rimasti male, e si siano anche arrabbiati, perché contavano di convincermi ad accettare le loro condizioni, supponendo che non avessi altre alternative. Penso che non immaginassero che potevo avere una scelta e che quindi presumessero di arrivare al rinnovo del contratto alle loro condizioni proprio perché io non avrei avuto altra scelta. Invece la scelta alternativa si è presentata con la Copersucar, che ripeto è una macchina che mi pare molto buona.

«Intendiamoci: all'inizio la Copersucar non sarà di certo come la McLaren, ma in seguito, verso la metà della stagione, penso proprio che si possa arrivare ad un livello di efficienza vicino a quello della McLaren. Debo comunque aggiungere che i due anni che ho passati con la McLaren sono stati meravigliosi. E' una squadra unica, organizzatissima e molto agile, e le macchine sono buone. Ho ricordi molto buoni anche della Texaco e della Marlboro, che mi hanno aiutato e che io ho cercato di aiutare. Quindi vorrei che fosse chiaro che se sono andato via, ciò non cancella quello che di buono c'è stato nel periodo che ho passato con loro».

Non ci sono dubbi: Fittipaldi è un campione nel senso completo del ter-

mine. E' intelligente ed è anche chiarissimo. Non ha bisogno di sotterfugi e non ricorre a scuse. Dice le cose come sono, semplicemente, ed ha ragione. Il miglior modo di essere furbi, è risaputo, è quello di essere onesti.

Veniamo ad oggi. Cosa pensa di poter fare nel 1976 con la Copersucar? «Ti ho detto che la macchina nuova è molto buona, eccitante. So che dovrei lavorare molto per portarla ad alto livello, e spero che lo faremo in poco tempo. Quello che noi vorremmo è diventare un poco la... Ferrari del Brasile. Sia chiaro che voglio dire "la Ferrari" nel senso che vorremmo diventare la bandiera sportiva del nostro paese, non perché vorremmo arrivare ai limiti altissimi cui è arrivata la Ferrari, che io penso sia la macchina migliore, e che vincerà ancora nel 1976. Solo che Ferrari fa tanto bene al suo paese, e noi vorremmo fare altrettanto. Da noi l'industria si sta sviluppando in maniera rapida, ed anche quella automobilistica è in ascesa veloce. Penso che se avremo dei buoni risultati potremo aiutare l'immagine del nostro paese e spero che nessuno mi condanni per questo desiderio.

«La nuova Copersucar è presentata il 16 dicembre a Sao Paulo, e il giorno dopo cominceremo a provare a Interlagos. C'è poco tempo, prima di andare in Argentina, e si dovrà lavorare parecchio per cercare di trovare presto degli assetti decenti. Non avremo molto tempo per modificare le cose che eventualmente si rivelassero bisognose di modifica, ma tutto quello che possiamo accumulare come esperienze sarà benvenuto.

«La macchina sarà dipinta esattamente come era quella del 1975. In

Argentina io avrò la macchina nuova e Ingo Hoffmann quella vecchia. Il secondo telaio nuovo sarà pronto tra poco, ma servirà a me come muletto. Ingo avrà anche lui la macchina nuova soltanto quando avremo costruito tre telai. Lui deve farsi le ossa e non avremo niente da dire se i risultati non saranno subito tanto buoni. Deve pensare a imparare e io gli darò tutti i consigli necessari. Vedrete che anche lui diventerà un pilota di grande nome.

«Spero che si possa fare in modo che i miei rapporti con la Texaco siano mantenuti, anche se la Copersucar non vuole altra pubblicità sulla macchina. Ci sarà però il nome della Goodyear, e spero che si trovi un posticcino anche per il nome della Texaco».

Emerson Fittipaldi ha detto tutto. La sua versione dei fatti di novembre non è perfettamente collimante con quella che ci hanno fornita gli altri personaggi della vicenda. Però lo avevamo avanzato, e vi avevamo detto che forse era meglio attendere di avere tutte le opinioni, prima di giudicare un atteggiamento che aveva stupito. Adesso sappiamo tutto.

Prima di finire l'intervista, mentre ci si avvia alla premiazione dei caschi AUTOSPRINT, Fittipaldi ci dice ancora qualcosa con l'aria di parlare di cose banali. E' invece una specie di mini-bomba.

«In Brasile, tra l'altro, è probabile che io mi occupi anche delle relazioni pubbliche della Philip Morris». Beh, allora avevamo ragione noi nel voler attendere ulteriori sviluppi, prima di parlare di rottura feroce tra Fittipaldi e la Marlboro!

Consegnati (tristemente) i trofei ufficiali ai campioni dell'automobilismo 1975

La FERRARI snobba la premiazione CSI



Lauda a Parigi non aveva il maglione, sfoggiato fra tanti tighi nella chiesa del Foro Romano nella quale aveva assistito al matrimonio del fido Luca. Eccolo con Metternich e Ugeux. A destra, si premia Fiorio per la Lancia



Molto daffare per i rappresentanti italiani alla premiazione di Parigi, i titoli FIA finiti in mani italiane erano tanti. Ecco Carpi de' Resmini fra Metternich ed Ugeux dopo aver premiato l'ingegner Chiti per l'Alfa

DALL'INVIATO

PARIGI - Filippo Carpi de' Resmini, chiamato da Pierre Ugeux sul podio, per consegnare la Coppa dei costruttori della F. 1 alla Ferrari, è rimasto per parecchio interdetto, non vedendo arrivare nessun volto conosciuto. Era giunto fin sul podio, sì, un giovanotto in abito da passeggio, che gli si era posto vicino, ma c'è voluto parecchio perché il presidente dell'A.C. d'Italia si rendesse conto che era quello il «personaggio» designato dalla Ferrari a ritirare la massima ricompensa da parte della massima autorità sportiva. Il giovanotto non ce ne voglia: si tratta di Daniel Marin, segretario-factotum della ditta Pozzi, che importa in Francia le auto Ferrari. Un giovanotto pieno di buona volontà, che si è trovato anche ad occuparsi delle Ferrari Daytona in qualche corsa, ma che francamente non possiamo considerare degnamente rappresentativo del prestigio della Ferrari, soprattutto in una occasione come questa. Invece è stato proprio lui ad essere incaricato di ricevere dalle mani FIA la Coppa che simboleggia il primato della marca italiana nella massima categoria.

Con Niki Lauda presente poteva essere il neo-campione del mondo il «delegato» a rappresentare anche la marca; se non si voleva che Lauda salisse due volte sul podio (...?) poteva benissimo essere Cesare Fiorio, capo di una delle marche del «gruppo», a rappresentare degnamente la Ferrari. E, infine, non ci pare che fosse di costo proibitivo inviare direttamente qualcuno da Maranello a Parigi; se non Forghieri (per via dell'equilibrio della «troika»), se non Montezemolo che era impegnatissimo davanti ad un altare, certo che di gente alla Ferrari ce n'è abbastanza, ad alto livello, per andare a ricevere una investitura che tra l'altro era stata attesa da tantissimi



A sinistra, è il turno di Jacques Laffite, vincitore dell'Europeo F. 2. Sopra, Metternich si complimenta con il «montanaro» M. Nesti



A sinistra, Rogano con i kartisti italiani premiati. A destra Ecclestone porge a Boeri, dell'AC Monaco lo speciale «award» dell'Asso-Formula 1 destinato a premiare gli organizzatori da G.P. «che più hanno cooperato»

La Ferrari ha invece creduto di designare Daniel Marin, lasciando stupefatti tutti coloro che erano andati a Parigi ad assistere alla premiazione finale. Cosa abbia voluto significare, questo gesto curioso, non lo si è capito. Con tutta la buona volontà non si è potuta individuare una giustificazione plausibile; nemmeno quella della voglia di fare un dispetto, dato che non si vede a chi il dispetto potesse essere fatto. Proprio del tutto



incomprensibile, questa stranissima «sortita» che era evidentemente voluta, perché il Daniel Marin di certo non si è autonomato rappresentante della Ferrari.

Per il resto la premiazione della FIA è stata dignitosa, molto più di quella malinconica del 1974. Un minimo di coreografia, anche se è mancata la verve, stavolta l'abbiamo avuta, e sul podio c'era almeno la luce.

Abbiamo visto salire, a prendere i

premi guadagnati nel 1975, tanti italiani, a consolazione di moltissime cose tristi, compresa questa ultima e decisamente inattesa. Cominciando dai più «piccoli», abbiamo visto i campioni del kart, individuali ed a squadre, poi i vincitori dei campionati Turismo, Gran Turismo, della Montagna, F. 3, F. 2 e infine quelli dei campionati mondiali.

La messe italiana è stata, come sapete, molto cospicua, e tra gli altri abbiamo visto Bacchelli, Verini, Rossetti e ovviamente, Cesare Fiorio per la Lancia, per i rallies; Mauro Nesti (Montagna), ed Odoardo Govoni (Europeo GT); l'Alfa Romeo campione del mondo marche e la Ferrari campione del mondo F. 1. Una bella sfilata di nomi italiani, che ha «costretto» Carpi de' Resmini e Rogano a salire sul podio per premiare i nostri.

Insieme con i premiati ufficiali c'era anche Merzario, venuto a Parigi perché pareva che dovesse ricevere un premio quale migliore tra i piloti del campionato mondiale marche, ma stranamente non è stato chiamato. Non sappiamo se a lui, come a qualche altro, sia stata consegnata «sottobanco» e non pubblicamente almeno una medaglia, ma quel che è curioso è che se è stato invitato a Parigi meritava almeno di essere citato e presentato.

Premiazione, dunque, andata abbastanza bene, nonostante tutto, salvo il neo dell'incaricato della Ferrari. Neo che non è capitato alla Porsche (molti premi) che ha inviato il tecnico Metzger, alla BMW che ha inviato Neerpasch, all'Alfa Romeo rappresentata da Carlo Chiti ed alla Lancia con Cesare Fiorio.

Da segnalare, se volete, è il fatto che la CSI ha premiato Govoni, per i suoi risultati nelle GT con la Panthera De Tomaso, cosa che invece non aveva fatto l'ANFIA nella cerimonia torinese di due settimane fa.



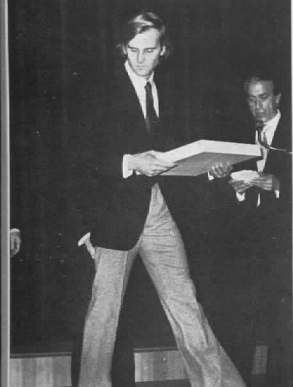
Questo signore sconosciuto cui un imbarazzato Carpi ha porto il premio destinato alla Ferrari è Daniel Marin, dipendente dell'importatore Pozzi



Verini-Rossetti, la coppia europea della Fiat rally, premiati assieme



Un premio anche per Odoardo Govoni vincitore della terza divisione dell'europeo GT, con la Pantera. Sotto, un riconoscimento per Bacchelli



Nel preambolo introduttivo, ad esempio, il principe Metternich presidente della FIA ha tenuto a sottolineare come, se lui adesso è il presidente FIA, è perché era stato quello della Commissione sportiva, a sottolineare come in seno alla FIA lo sport sia sempre più seguito e sentito. Metternich ha anche aggiunto che, tuttavia, la CSI deve « puntare non soltanto alla F. 1, ma che tutti debbono ricordarsi che nello sport ci sono anche gli altri, le decine di migliaia che praticano le varie specialità », ed è stato evidentemente un richiamo alla meditazione per taluni, ed un preciso indicativo di una linea politica da seguire. Tanto più che anche Pierre Ugeux, subito dopo, pronunciando quella che possiamo considerare una dichiarazione programmatica, ha tenuto anche lui a sottolineare come « la CSI non comincia e non finisce con la Formula 1, ma che esistono migliaia di altri praticanti, da seguire ed aiutare ».

Se queste dichiarazioni... parallele, di Ugeux e Metternich debbono essere interpretate come semplice desiderio di chiarimento, o se invece esse siano state una specie di avvertimento alla gente della F. 1 che stava forse esagerando la propria importanza, lasciando a voi di giudicare. Di certo, non sono state casuali.

Ugeux ha anche detto che nella casa della CSI c'è qualcosa di nuovo, e che la sua presidenza coincide con un bisogno di rinnovamento che è avvertito da più parti. Ha detto anche che « il tempo del dilettantismo è pressoché finito e si sta andando verso il professionalismo in tutte le attività. Anche la CSI, nelle opzioni a lungo termine, deve orientarsi in questo senso. E tra le azioni immediate vi sarà la ristrutturazione della segreteria della CSI, che è da riorganizzare ed allargare ».

Difficile dire se queste parole siano da intendere, nell'ultima parte, come una specie di « licenziamento » dei funzionari attuali (o parte di essi) ma sicuramente si può dire che Ugeux intende far rientrare nei giusti limiti certi « straripamenti » che si sono verificati recentemente.

La dichiarazione di Ugeux si è conclusa con una affermazione importante « io sono molto democratico, ma amo l'ordine, con giustizia ». Il tono era più significativo delle parole, e se la nostra interpretazione è esatta possiamo tradurre questa ultima espressione come una chiara presa di posizione verso chiunque creda di poter continuare negli strani giochetti da tre tavolette che erano diventati la moda corrente alla CSI negli ultimi dieci anni. Ugeux, cioè, ha detto che ascolterà

PARIGI - Conferenza stampa della CSI, prima della premiazione ufficiale per i campionati 1975. Attesa, perché era la prima del presidente Pierre Ugeux, dopo la recente presa di potere. E che è stata interessante non tanto per le risposte date ai giornalisti che avevano qualcosa da chiarire, quanto per certe affermazioni o espressioni che sono chiaramente indice di una linea politica.

O.K. al «prof» ma non solo F.1

tutti, e cercherà di fare in modo che le varie tendenze e interessi siano contemperati, ma che agirà con autorità, non riconoscendo ad altri nessun potere esterno alla CSI.

Le domande che sono state rivolte alla CSI sono state parecchie. Eccovene le principali, con relative risposte.

Come mai, è stato chiesto, dopo la

Una risposta che ovviamente non soddisfa, anche perché non si può venire a raccontarci che un motore F. 1 è solo corsaiolo e quello, poniamo, che la Ferrari volesse mettere in una macchina sport sia «oververamente di serie».

La CSI è stata interpellata anche sulla stesura delle classifiche dei campionati ufficiali, ad esempio quello della F. 1 che prevede posizioni ex-aequo in contrasto coi regolamenti. Poiché la cosa era importante ai fini economici, dato che i «bonus» della F. 1 sono stabiliti in base alle posizioni finali del campionato, la faccenda meritava chiarimento.

La risposta è stata che « si è trattato di un errore della CSI e non di una modifica delle procedure ».

I partenti per le gare della Formula Uno. Quanti saranno? Risposta di Ugeux, che dice come ciò interessi i giornalisti e...Ferrari: « A parte Montecarlo che ne avrà al massimo 13, tutte le altre gare avranno alla partenza 26 macchine, secondo gli accordi presi tra la CSI, la F. 1 Ass. e gli organizzatori. Il G.P. di Germania, sul Nurburgring, potrà averne di più, se gli organizzatori lo riterranno ».

La CSI è stata sollecitata a disporre perché nella F. 1 siano effettuate periodiche verifiche tecniche approfondite, non solo per le dimensioni delle macchine, ma anche per cilindrata, pesi e qualità dei carburanti. Ha risposto che ciò sarà fatto, e che per questo si stanno mettendo a punto i dati di una «check-list» uniforme alla quale debbono attenersi i commissari tecnici dei vari Paesi. Questo elenco delle verifiche dovrebbe entrare in uso a partire dal Gran Premio di Spagna.

Il vicepresidente americano ha risposto a una domanda polemica che riguardava la classifica della 24 ore di Daytona, da non ritenere valida per il campionato dato che vi ha partecipato almeno una macchina non ufficiale. Il campionato è finito con la vittoria dell'Alfa Romeo con larghissimo margine, quindi adesso la cosa non è più tanto importante. Però avrebbe potuto esserlo. E Tom Bindford ha umilmente ammesso che si è trattato di... un errore colpevole da parte dei commissari americani.

Tra le cose importanti, venute fuori dalle domande e risposte, c'è la DIMENSIONE DELLE GOMME per le macchine della F. 2. Esse saranno, nella larghezza massima totale, di 16 pollici e le ruote dovranno es-

Franco Lini

Senza Sud Africa restano 16 i Gran Premi '76

PARIGI - Questo l'elenco definitivo delle prove valide per il mondiale piloti di Formula 1 del 1976. C'è stata la conferma definitiva delle date del GP di Canada e Giappone, e la soppressione del GP DEL SUD AFRICA che era in calendario per il 6 marzo.

11 gennaio	GP di Argentina (Buenos Aires)
25 gennaio	GP del Brasile (Interlagos)
28 marzo	GP del West USA (Long Beach)
2 maggio	GP di Spagna (Jarama)
16 maggio	GP del Belgio (Zolder)
30 maggio	GP di Montecarlo (Monaco)
13 giugno	GP di Svezia (Anderstorp)
4 luglio	GP di Francia (Paul Ricard)
18 luglio	GP d'Inghilterra (Brands Hatch)
1 agosto	GP di Germania (Nurburgring)
15 agosto	GP d'Austria (Zeltweg)
29 agosto	GP d'Olanda (Zandvoort)
12 settembre	GP d'Italia (Monza)
26 SETTEMBRE	GP DEL CANADA (MOSPORT)
10 ottobre	GP degli Stati Uniti (W. Glen)
29 ottobre	GP Stati Uniti (Watkins Glen)
24 OTTOBRE	GP DEL GIAPPONE (FUJI)

promessa fatta l'anno scorso di finalmente chiarire la sperequazione esistente, a proposito di motori sovralimentati, tra le F. 1 e le altre macchine, non se n'è fatto nulla? Questa la risposta: « La CSI non ha potuto raggiungere una soluzione perché è stata difficile la valutazione da fare tra motori prettamente corsaioli, come quelli della F. 1, e motori di origine tecnica meno esasperata come quelli della grande serie ».

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

sere di 13 pollici di diametro. Con la precisazione che non si tratta di diametro massimo, ma di diametro imposto, e che quindi non ve ne potranno essere di diametro inferiore.

La proposta di istituzione del campionato mondiale dei piloti rallies, che tra l'altro era appoggiata dalla associazione dei piloti, è stata RESPINTA. A spiegazione, la CSI ha detto che non si vuole pregiudicare lo spirito del campionato, che è per le marche.

Non è stato possibile fare domande sulla questione dei COLORI NAZIONALI delle vetture partecipanti ai campionati ufficiali, per mancanza di tempo. Tuttavia abbiamo poi saputo che la CSI avrebbe risolto il problema, ormai cronico, semplicemente annullando l'allegato J al codice sportivo, e quindi eliminando questa norma, che era evidentemente diventata inutile.

Infine la conferma del CALENDARIO INTERNAZIONALE DELLA F. 1, con le date già conosciute. Il Gran Premio del Giappone è confermato al 24 ottobre, e quello del Canada il 26 settembre. Per il Gran Premio del Sud Africa, invece, una cattiva notizia, inattesa. La gara non si farà, ma non perderà la validità per il campionato mondiale 1977.

Gli organizzatori sudafricani, infatti, si sono trovati in grandi difficoltà finanziarie. Prima di tutto perché la loro moneta nazionale, per decisione governativa, è stata recentemente svalutata del 22 per cento rispetto alle altre, facendo logicamente aumentare di altrettanto il costo organizzativo, dato che i concorrenti vogliono il pagamento in dollari. Poi l'aumento del 45 per cento nei costi di trasporto, che si è sommato a quello delle cifre da versare alle squadre, aumento sancito dal recente accordo di Bruxelles. La necessità di altre spese da fare sul circuito, per aumentare la sicurezza, si è aggiunta a questi carichi, rendendo insopportabile la spesa globale. Per cui gli organizzatori hanno chiesto alla CSI di rinunciare, dicendosi però pronti ad organizzare la gara nell'anno successivo.

Bocciata, invece, la proposta di taluni costruttori di aumentare la durata delle gare della nuova categoria sport (gruppo 6). Essi avrebbero voluto che fosse autorizzata la distanza di 500 miglia, ma la CSI ha mantenuto le decisioni già prese, e queste gare dureranno quindi un minimo di due ore e mezza ed un massimo di quattro ore.

Le macchine del gruppo 5 attuale (che scade il 31 dicembre) saranno ammesse a partecipare alle prove stradali fuori campionato; così si potranno rivedere in certi rallies i «prototipi», come del resto era avvenuto per esempio al Giro d'Italia.

L'istituzione di una Coppa per i piloti di Rallycross, e la ufficializzazione della Formula Renault Europa e delle gare Renault ELF 5, sono state le altre decisioni di una certa importanza prese recentemente dalla CSI.

La CSI prosegue i contatti con la Goodyear, al fine di giungere ad una regolamentazione futura che possa modificare certe situazioni attuali, poco felici, e per questo è entrata in rapporto direttamente col comitato di direzione della fabbrica di pneumatici.

I particolari delle decisioni prese nelle recenti riunioni, su altri problemi marginali, saranno pubblicati sul prossimo bollettino ufficiale della CSI.

Dopo aver ringraziato Emerson per il «posto»

HUNT: posso battere le FERRARI

LONDRA - E' stato confermato il 10 dicembre che Hunt ha firmato il contratto con la McLaren, dopo un periodo di incertezze in cui era ovviamente stato tentato da offerte da parte della Lotus e altri teams; James ha detto scherzosamente: « Dovrò ringraziare Emerson per essere stato tanto gentile di lasciare il posto quando ha saputo che ero disoccupato ».

Ecco i commenti degli sponsor e dei teams fatti alla stampa: DUFFELER: « Abbiamo perso improvvisamente un pilota di grande talento e il doverlo sostituire così tardi nell'anno è stato una sfida. Volevamo un pilota di prima categoria e avevamo anche bisogno di qualcuno che avrebbe lavorato bene insieme al team e a Jochen Mass. E' stata una scelta logica e siamo stati fortunati che Hunt sia diventato libero tutto ad un tratto ». MAYER: « Sono particolarmente contento che abbiamo firmato con James, dato che era uno dei due piloti che avremmo preso in considerazione se Emerson avesse deciso di ritirarsi. Per quanto sappia io di James, dovrebbe essere facile lavorare con lui, perché egli è un pilota deciso a vincere ed è ciò che conta, alla McLaren ».

E' interessante che in occasione di una presentazione a Londra STEWART abbia commentato: « Penso che James Hunt con una McLaren possa essere l'unico vero rivale per la Ferrari l'anno prossimo ». Hunt ha detto: « Non sono del tutto convinto della superiorità della Ferrari. Potrebbe essere battuta con la costanza ».

Hunt ha avuto una mattinata frustrante a Silverstone l'11 dicembre, quando a causa della nebbia non ha potuto fare la sua prima prova con la M23, ma almeno sembrava che l'abitacolo andasse bene per lui: più avanti nella giornata ha fatto alcuni giri, e si è dichiarato contento. La macchina è leggermente modificata, più leggera di circa 12 kg.

ZORZI si stabilisce a LONDRA

● La WILLIAMS ha concluso le trattative con Ickx, che è quindi ufficialmente il primo pilota della rinnovata (con le Hesketh) squadra del manager inglese. Risulta che Zorzi risiederà in Inghilterra e che effettuerà la maggior parte del programma delle prove.

● SURTEES ammette che Lunger, Neve e Jones vengono ancora « tenu-

ti in grande considerazione » per il suo team per il 1976, ma ancora quattro o cinque altri piloti stanno aspettando di effettuare delle prove. Il risultato dipende, fino a un certo punto, dalla conclusione delle trattative con gli sponsor, il che potrebbe significare che egli non potrebbe essere completamente libero nella sua scelta dei piloti. La prima TS19 è adesso terminata, evidentemente si tratta di una macchina eccezionalmente piccola che sarà presentata probabilmente la settimana prossima. Entrambi, Lunger e Neve sono ovviamente indecisi fra le due possibilità: Brabham BT 44 rilevate da Ecclestone o Surtees.

Quasi inevitabilmente la EMBASSY ha annunciato: « La tragica perdita della maggior parte del team di Hill, non lascia altra alternativa del ritiro della nostra sponsorship in F. 1 per il 1976 ». Il presidente John Williams ha commentato: « Non c'è sufficiente tempo per poter ricostruire il team al livello di competitività che ci siamo posti per la prossima stagione di F. 1. Per quanto riguarda le decisioni a lungo termine, speriamo di vedere di nuovo la Embassy Racing sulle piste ».

Ci sono state ovviamente delle discussioni esaurienti per tutta la settimana sulla possibilità di continuare, ma che hanno portato alla decisione inevitabile: molto semplicemente, non c'è nessuno che voglia ricostruire ciò che è rimasto del team; se la situazione fosse stata simile a quella della McLaren dopo la morte di Bruce, risulta certo che si sarebbe fatto uno sforzo per mantenere il team in vita nel 1976.

Con Casoni MERZARIO in MARCH?

● Il progetto di « sponsorizzazione » di ARTURO MERZARIO da parte della OVORO di Mario Casoni sta prendendo consistenza. Le trattative che Casoni ha iniziate con due differenti squadre pare si siano decisamente orientate verso la March (seconda squadra) e che siano portate avanti anche se le richieste di Max Mosley sono piuttosto elevate.

Negli ultimi giorni le posizioni reciproche si sarebbero avvicinate, per cui le probabilità che Merzario possa avere di nuovo una F. 1 stanno diventando molto serie. Se le trattative saranno concluse, come parrebbe, entro breve tempo, Merzario potrebbe disporre di una March già a partire dal Gran Premio d'Argentina dell'11 gennaio. Sarebbe così compagno di squadra di Hans Stuck (nel team diretto da Mosley) con base a Reading e indirettamente di Brambilla e Lella Lombardi (squadra di Herd). La soluzione alternativa è con le Brabham BT 44 acquistate dalla squadra inglese « Club del giovedì » che finora correva in F. 5000.

● Risulta adesso che il piano di Horsley di far correre la Hesketh 308BS nel team di F1 « Economy » (accennato la settimana scorsa), gode almeno dell'appoggio morale di Lord Hesketh. Si sta cercando un sponsor. Suona familiare?

Coronato un sogno dopo undici anni...

JAUSSAUD in F.1 con la ENSIGN

PARIGI - Il sogno di Jean Pierre Jausaud sta probabilmente realizzandosi: correrà in F. 1. E' infatti quasi certo che Jean Pierre sarà al volante della Ensign di Morris Nunn almeno nei due gran premi iniziali della stagione in America del Sud, avendo Chris Amon poche speranze di ristabilirsi sufficientemente dall'incidente occorsogli qualche giorno prima del GP degli Stati Uniti. E quella che può sembrare ora una semplice sostituzione potrà divenire un posto sicuro per il resto della stagione. Jausaud spera di disporre della seconda Ensign per correre assieme ad Amon che riprenderà certamente la sua posizione di primo pilota per la stagione europea. Si tratta, prima di tutto di un problema finanziario, ma che sembra quasi risolto.

In ogni modo, Jausaud, che ha appena effettuato delle prove con la nuova monoposto di F. 2 di Brian Leis, andrà alla fine del mese al Paul Ricard per fare delle prove con la Ensign F. 1.

Ci sono dunque volute dodici stagioni a Jean-Pierre Jausaud, che festeggerà il suo 39esimo compleanno nel giugno prossimo, per accedere finalmente alla F. 1.

Primo « laureato » della scuola di pilotaggio di Magny Cours, da dove sono usciti da allora numerosi campioni, Jausaud ha fatto il suo debutto in F. 3 nel 1964, e non c'è voluto molto per farlo diventare un pilastro stabile di questa formula, ma la sfortunata gli ha regolarmente impedito di aggiudicarsi il titolo di campione di Francia, malgrado abbia disputato delle stagioni estremamente brillanti. Nel 1970 gli è finalmente riuscito di conquistare questo titolo e allora è passato alla F. 2. Nel 1972, con una Brabham, veramente « stanca », bisognava battere Mike Hailwood per il titolo di campione d'Europa di F. 2; l'annus seguente, nel seno del team Rondel-Motul, la stagione è stata molto più deludente e nel 1974 Jausaud era stato costretto a ritirarsi prematuramente suo malgrado. Quest'anno, grazie a Fred Opert, egli ha potuto mettersi in evidenza in F. 2 a Rouen e a Nogaro, e grazie a Wyer, alla 24 ore di Le Mans.

d. b.

● L'entusiasta dei rallies, Tom Pryce, disputerà per la prima volta un rally il 28 dicembre, pilotando la Lancia Stratos del team Chequered Flag nel Tour di Epynt. In questa gara verranno utilizzate prove speciali su asfalto nel sud del Galles, che sono familiari ai concorrenti delle gare maggiori, e che dovrebbero essere particolarmente adatto per lo stile di guida di Pryce.

● Per quanto riguarda le notizie che Ertl guiderà una Brabham BT44C, legata alla casa, (gestita dal team Ram) per il 1976, la Brabham è soltanto disposta a dire che ancora niente di concreto è stato deciso. La Brabham ammette anche che il loro interesse in Patrick Neve è ancora attuale, ma, anche qui, che non sono state prese delle decisioni definitive. Corrono voci che sia possibile che anche Neve possa correre con una BT44B o C iscritta dal team Ram. Fino ad ora, Neve non ha ancora fatto le prove proposte con la BT45.