



**LEGGETE
SUBITO**

**OMAGGIO
a G. HILL**



DA PAGINA 4



**Le grandi
sorprese**



DA PAGINA 59



**La Bagheera
più potente**

A PAGINA 50



**8 SCRIVETE
AL
CAMPIONE**

**13 DOMENICA
SPRINT**

**34 LA
ZANZARA**

55 KARTING

**56 TUTTE
SPRINT**

**66 COMPRA
VENDITA**

● Le rubriche della ZANZARA e della POSTA-ESPRESSO le ritroverete nel prossimo numero.



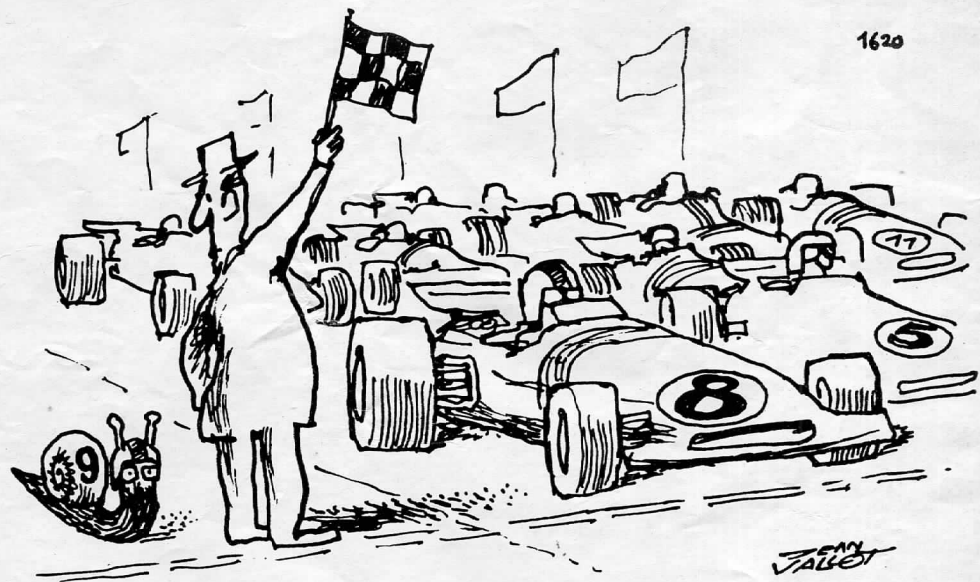
L'inflazione nella F.1

LONDRA - L'inflazione mondiale è arrivata a toccare le corse di GP giusto in un periodo in cui l'Associazione Costruttori F.1 stava preparando un nuovo programma finanziario da sottoporre agli organizzatori delle corse. A prima vista le nuove domande sembrano preoccupantemente alte, dato che sono aumentate da 90.000 per un GP in Europa a 150.000 sterline sulla nuova base per il 1976.

Gli organizzatori del GP del Canada a Mosport presso Toronto stanno già chiedendo la testa di qualcuno, e sembra essere quello di Bernie Ecclestone. Bernie è colui il quale sistema le cose finanziarie per i costruttori, Bob Hanna, riferendosi al circuito di Mosport e anche in veste di Direttore Esecutivo dell'Auto Sport Club canadese, era stato citato in «Speed Sport News»:

adesso di quanto lo erano al momento dell'accordo. E' vero che il nuovo piano di tre anni è del 60% superiore alla cifra del 1972, ma questa cifra è destinata a essere distribuita fra il 1972 e il 1978, non è un affare irragionevole, direi.

Affrontiamolo, i costruttori e gli organizzatori non stanno facendo delle gare come si fa alle feste dei villaggi per divertire i bambini. Adesso il mondo delle corse è un enorme affare, e la gente che se ne occupa sono uomini d'affari; se non lo sono, lo dovrebbero essere. Pensate un po', quanti uomini d'affari internazionali credete si stiano proprio adesso imbarcando in un affare a un termine di 3 anni? La maggior parte non fa niente, sta lì mangiandosi le unghie, aspettando. Potreste ricordarmi che, tre anni fa quando il pro-



«Il futuro delle corse di GP si basa sul fatto che questo piccolo gruppo (cioè l'Asso F.1) deve essere eliminato». Tracy Bird, Direttore Esecutivo della Commissione delle gare automobilistiche-US, è d'accordo con Hanna: «Qualcosa deve succedere perché il controllo sullo sport automobilistico è sfuggito di mano alla FIA, a favore dei proprietari e piloti di F.1, circa 25 persone», dice Bird. «E questo influisce su tutti gli altri proprietari e piloti di altre categorie di corse».

Peter MacIntosh, segretario dell'Associazione Costruttori F.1, sostiene che le loro domande siano ragionevoli, considerando il fatto che l'ultimo programma sottoposto agli organizzatori risale a tre anni fa, e a causa della sfrenata inflazione i costruttori sono stati pagati effettivamente meno

gramma finanziario fu presentato, gli organizzatori hanno costituito un'associazione che è durata poco per combattere ciò che consideravano delle domande irrealistiche. L'associazione si è sciolta quando alcuni organizzatori, che sapevano come farsi pagare le loro corse, ne sono usciti. Mi sembra di vedere che la stessa cosa debba succedere di nuovo, e tutto questo sembra un po' inutile. Perché allora possiamo staccare gli alettoni, limitare la larghezza del battistrada, smettere di cambiare idea sulle esigenze di sicurezza, cominciare a promuovere le corse automobilistiche come spettacolo internazionale (invece di uno sport aperto anche, per il suo livellamento, ai non qualificati) e continuare?

Eoin S. Young

TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO

TELESPRINT

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**

DOVE corriamo domenica



LE GARE RINVIATE E ANNULLATE

DOVE NON

SI CORRE

23-24 agosto - **SALITA DEL PERTUIS** (Francia): annullata; 23-24 agosto - **RALLY BARBAROSSA** (Germania): annullato; 23-24 agosto - **CORSA A MANTORP PARK** (Svezia): annullata; 24 agosto - **CORSA A ROAD AMERICA** (U.S.A.): annullata; 30-31 agosto - **ONTARIO CONTINENTAL 5000** (U.S.A.): annullata; 30 agosto - 1 settembre - **LIEGI-MOSCA-LIEGI**: annullata.

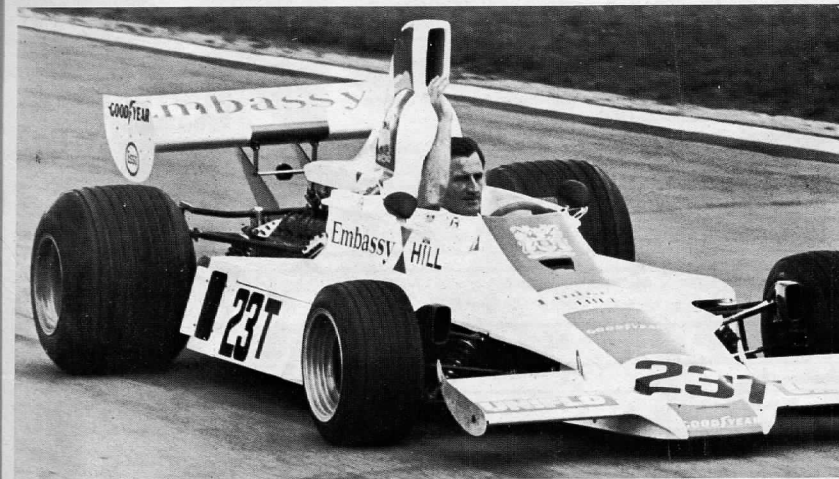
AGOSTO

Le corse in calendario dal 22 al 30/31 agosto in Italia e all'estero

DATA	CORSA	AC ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA Distanza - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
22-24	Nordsee Cup a Zandvoort	Olanda	Circuito di Zandvoort di km. 4,226		●●● T1-T2-GT3-GT4-FV	Velocità in circuito	
22-24	Gara a Montelapiano	Sporturismo	Montelapiano (CH)		●	Autotorneo	Lanteri (Mini Cooper 1300)
23-24	Corsa a Mainz Finten	Germania	Aeroporto di Mainz Finten		●●● tg	Velocità in circuito	R. Leder (Porsche Carrera) in 33'52"9
23-24	Jillandsringen	Danimarca	Circuito di Jillands		●●● T1-T2-GT3-GT4-F3-FF	Velocità in circuito	
23-24	Salita di Sontzgsberg	Austria	Amstetten		●●● tg	Velocità in circuito	
23-24	Alpenfahrt per vetture d'Epoca	Svizzera			●●● Riservata	Velocità in montagna	
23-24	Salita di Augusta	Germania	Augsburg		●●● tg	Velocità in salita	Breidenstein (Lotus F.3) in 3'43"35
42	G.P. Svizzera F. 1 a Dijon-Prenois	Francia	Circuito di Dijon-Prenois di km. 5	ore 13 Prove: venerdì e sabato 10-17	●●● F. 1 - T 2 - GT 4	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta. Il GP di Francia 1974 a Dijon fu vinto da Peterson (Lotus) alla media di 192,721
24	6 Ore Mid - Ohio	Stati Uniti	Circuito di Mid-Ohio di km. 4,828		●●● T2-GT4	Velocità in circuito	
24	Michigan 400	Stati Uniti	Circuito di Michigan di Km. 4,828		●●● STK	Velocità in circuito	D. Pearson (Mercury) media 214,206 kmh.
24	Corsa a Mallory Park	Gran Bretagna	Circuito di Mallory Park di km. 2,173		●●● FA	Velocità in circuito	Jones (March) in 36'28"5 media 175,380 (la corsa fu disputata a B. Hatch).
24	Coppa Santamonica F. 2	Santamonica S.p.A.	Circuito di Santamonica di km. 3,330		●●● F.2-FR-FF-Mex	Velocità in circuito	
24	Corsa a Brands Hatch	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch di km. 4,265		●●● F. 5000 - T1	Velocità in circuito	Tony Dean (Chevron B 24) punti 3.
24	Premio di Krajevo	Jugoslavia			●●● T1-T2-GT3-GT4	Velocità in circuito	
24	Salita di Wasserbiling	Lussemburgo	Ettelbruck		●●● tg	Velocità in circuito	Knob (Chevron)
24	Rallycross Ogrimpië	Belgio			●●●	Rallycross	
24	Rallycross Nieder	Germania			●●●	Rallycross	
24	Gubbio - Madonna della Cima	AC Perugia	p. Gubbio s. Madonna della Cima di km. 4,150	ore 15	● T1-T2-GT3-GT4-S	Velocità in salita	*Gianfranco* (Abarth Osella) media 121,927 kmh.
24	Autocross Villesse	AS Villesse	Villesse (UD)		●	Autocross	
24	Gara a Maggiore	SC Maggiore	Maggiore (NO)		●	Autocross	
24	Autocross a S. Martino	AS S. Martino	S. Martino (FE)		●	Autocross	
24	Gara a Villa Vomano	Assosprint	Villa Vomano (TE)		●	Gimkana	
28	Trofeo Cadetti AGIP	● F. Monza	Velocità in circuito	Bartoli (Melesi) in 24'44"4 alla media di 116,653 kmh.			
28-30	Rally S. Martino di Castrozza	●●● Europeo Piloti coeff. 4	Rally	Bacchelli - Scabini (Fiat 124 Abarth)			
28-30	Barum Rally	●●●	Rally	Hanck-Pitz (Porsche Carrera)			
28-31	Middle East Rally	●●●	Rally				
29-31	Rally dei 1000 Laghi	●●● Mondiale Marche Rallies	Rally	Mikkola - Davenport (Ford Escort RS) in 11,50'2"			
30-31	Premio delle Nazioni	●●● GT4-S-C2-T1 T2-GT3-G9 Europeo 2 litri	Velocità in circuito	A. Serpaggi (Alpine A 441) in 1,24'23"3 media 193,100 kmh.			
30-31	Premio di Salisburgo	●●●	Velocità in circuito				
30-31	Corsa all'AVUS	●●● tg	Velocità in circuito	R. Leder (Porsche Carrera) in 25'20"9			
30-31	Westphalen Pokal a Zolder	●●● tg	Velocità in circuito	FSV: Roasberg (Kayman)			
30-31	Korskrobanen Grand Race	●●● T1-T2	Velocità in circuito				
30-31	Phoenix Race	●●● T1-T2-GT3-GT4-G9-FF	Velocità in circuito				
30-31	Salita di Happurg	●●● tg	Velocità in salita	K. Pfunder (Alpine A. 364) in 3'27"5			
30-31	Salita di Weser	●●● tg	Velocità in salita				
30-31	Salita di Meribel	●●● tg	Velocità in salita	Lapierre (March) in 1'21"5			
30-31	Salita di Urcy	●●● tg	Velocità in salita	Maublanc (March) in 1'29"40			
30-31	Corsa a Trois Rivières	●●● T1-T2-GT3-GT4-FA	Velocità in circuito	T. Klausner (Lola T 360)			

LEGENDA: ●●● = Internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = chiusa

SALUTO all'ultimo cavaliere: GRAHAM HILL



A destra, la fine della gara per Formula 2 di Graham Hill al Chrystal Palace, nel 1968, con la Lotus. Eccolo osservare dove se ne va la sua ruota

Sempre si è fatto un

Annunciato a Montecarlo, l'addio di Hill alle corse è avvenuto ufficialmente a Silverstone

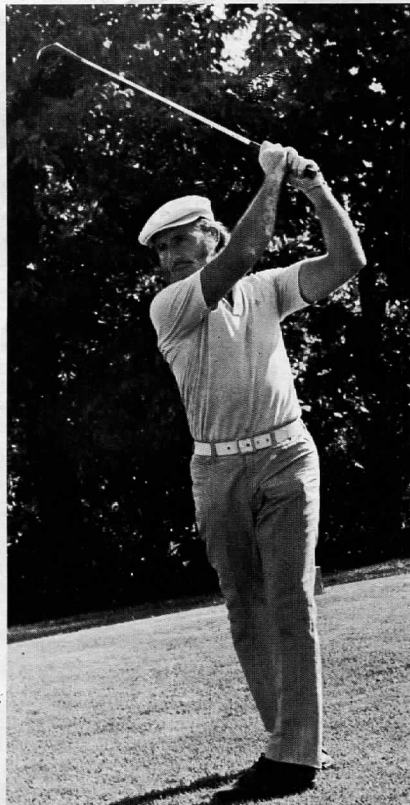
LONDRA - Si era al punto del volo in cui l'ospitalità della South African Airways stava per cominciare a compensare la mediocre qualità del film, ed io ero monopolizzato attraverso il corridoio in una conversazione con Graham Hill. Perché non hai lasciato perdere tutto, chiesi. Quale piacere poteva provare lui, un pilota che aveva fatto tanto e che l'aveva fatto così bene ad essere retrocesso alle posizioni di fondo del lotto? Brian Close, ex-capitano di cricket inglese, stava brindando in occasione del suo anniversario, e come ospite «periferico» della compagnia di Graham ero incluso anch'io nel cerchio. La fiducia nel «gruppo» mi aveva aiutato a porre una domanda come questa ad un uomo come Graham, che odia domande che alludono al suo ritiro, o fanno intuire una diminuzione delle sue abilità. Avevo detto di non comprendere perché non aveva lasciato perdere tutto.

Cominciò abbastanza ragionevolmente, dicendo di non aspettarsi veramente che io capissi, perché non avevo mai sperimentato la «carica» che i piloti dei Gran Premi ricevono dalle corse di Gran Premio. Va al di là del denaro e del fascino... è una sfida... qualcosa che è sempre presente. Ero d'accordo sul fatto che deve essere difficile comprendere per qualcuno che guarda soltanto, ma ecco che veniva fuori la verità. Ha continuato a correre perché onestamente e veramente ama le corse. Nient'altro. Gli faceva semplicemente piacere.

Cinque anni prima aveva fatto lo stesso voto per Johannesburg in un dolore che sembrava distruggerlo, a causa delle gambe ferite che erano state costrette ad aggiustarsi troppo in fretta. Aveva fatto un salto mortale con la sua Lotus a Watkins Glen, verso la fine della stagione quando stava difendendo il suo titolo di campione mondiale. Un pneumatico che si stava sgonfiando aveva innescato un testa-coda a 18 giri dalla fine del GP statunitense, e il motore si era fermato. Graham è sceso per spingere la macchina sulla pista, è partito a scatto e si è reinserito nella corsa, ma non aveva fatto in tempo a chiudersi la cintura. Quando la macchina si impennò dopo un successivo testa-coda, fu buttato fuori a metà dall'abitacolo. Il ginocchio destro era fratturato all'articolazione; il sinistro slogato e i legamenti erano strappati.

Graham aveva tempo di riprendersi durante l'inverno ed io, insieme con molta gente dell'ambiente delle corse, fiduciosamente ci aspettavamo il suo annuncio di ri-

tiro dall'ospedale. Ma questo non è lo stile di Graham. Alla fine si ritirerà, ma non abbandonerà. Era sull'aereo verso il Sud Africa il marzo seguente, determinato a fare il suo ritorno, questa volta non con il team Lotus, ma con una Lotus privata, iscritta da Rob Walker. Soltanto il fatto di avere guidata la macchina solo sei mesi dopo il suo incidente, è già una conquista; essersi qualificato per la corsa e presentato con la sua macchina alla partenza, era davvero ab-



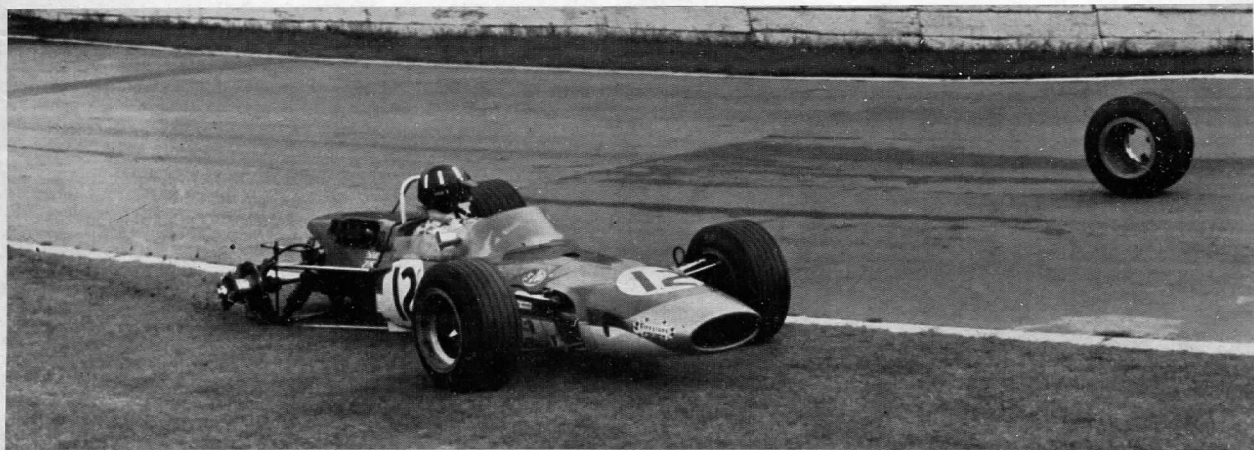
Graham Hill si applica con determinazione in ogni attività. Eccolo impegnato in una partita a golf

bastanza, ma è partito e ha resistito per finire al sesto posto e riportare il punto per il campionato mondiale probabilmente più doloroso della sua carriera. Ma aveva dimostrato che poteva ritornare. L'aveva dimostrato al mondo naturalmente, però era altrettanto importante per la rigida disciplina personale di Hill, averlo dimostrato a se stesso. Non è uno che abbandona!

A 46 anni — l'età di Napoleone a Waterloo — Graham si trova nella sua diciottesima stagione di corse GP, un pilota che è rimasto così a lungo nelle corse, che ha perfino superato l'etichetta di «nonno», che gli è stata contrassegnata nel lontano 1964 da uno sfacciato giovane che si era intrufolato nell'ambiente, chiamato Jackie Stewart. Da allora Stewart è venuto, ha vinto più GP di qualsiasi altro pilota, e se n'è andato di nuovo. Ma Graham è ancora lì, un forte inglese con cui il pubblico si può identificare. Una figura di cavaliere che produce una sensazione di sicurezza, soltanto mediante la constatazione che egli è ancora lì. «Caro vecchio Graham» dicono nei Pubs con un calore e sentimento che si trova raramente quando si chiacchiera di altri piloti. E' da tempo che Graham sta conservando una immagine per il pubblico di un uomo di 25 anni che gira il mondo, ma che si avvicina ai 47.

Più di qualunque altra cosa Graham è un uomo che si è fatto da solo. Ha cominciato a guadagnarsi da vivere con la sua intelligenza, è diventato pilota da corsa quando percepiva il sussidio di disoccupazione ed è entrato alla Lotus come meccanico, perché era l'unico modo, calcolava, di riuscire a pilotare una delle macchine da corsa di Colin Chapman. Doveva diventare l'unico pilota che mai è ritornato alla Lotus per una seconda volta, con il compito di guidare in formula 1, e già solo questo vuol dire molto.

Il fatto che la sua carriera sia stata oscurata da piloti che andavano più veloci di lui, è probabilmente una delle fonti d'irritazioni eterne di Hill (anche se non l'ammetterebbe mai). In tal modo, quando nel 1962, egli diventava il primo pilota inglese che abbia mai vinto il campionato mondiale su una macchina inglese, è riuscito ad ottenere questo titolo solo dopo che la Lotus di Jim Clark si era ritirata dalla posizione di testa, nella corsa finale della stagione, per perdita di olio. Quando ha vinto la 500 di Indianapolis nel 1966 — l'unica volta che dovesse mai vincere lui che era al primo



BAFFO del rischio



Hill distrugge la sua Lotus 49 contro i guard-rails del Montjuich, nel corso del Gran Premio di Spagna 1969. L'episodio, notissimo, è dipeso dalla rottura dei supporti dell'alettone, straordinariamente simile a quello occorso alla vettura di Stommelen, quest'anno, iscritta da Graham Hill

tentativo — ha preso la posizione di testa quando il motore di Jackie Stewart ha fatto fiasco a soli 8 giri dalla fine della 500 miglia. Quando ha riportato il suo secondo titolo di campione mondiale, nel 1968, lo ha fatto nell'estate sbalordita che è seguita alla morte di Jim Clark, in aprile.

Nelle corse automobilistiche, tuttavia, sono le vittorie che contano. Hill ha quasi vinto i Gran Premi britannici in diverse occasioni, ma, come dice lui, «non stiamo giocando ai "quasi"».

Graham è diventato grande con il team BRM, all'inizio degli anni '60, e rimase lì finché Stewart attirò l'attenzione su di sé, strappandogli la vittoria a Monza all'ultimo giro del Gran Premio del 1965. Benché fosse

stato Graham a portare alla luce lo slancio di Stewart nella squadra, deve essere stato estremamente difficile per questo uomo anziano mantenere la padronanza di se stesso. Ha risolto questo problema nel 1967 ritornando alla Lotus, ma era saltato fuori dalla «padella» scozzese per entrare nella «brace» scozzese, lasciando Stewart per unirsi a Clark. Di nuovo Graham si trovava nell'ombra di qualcuno e benché ci fossero occasioni per la bravura di Hill, al mondo fu lasciato poco dubbio che Jimmy, e più tardi Jochen Rindt, fossero gli occhi della Lotus, i piloti numero 1. L'esistenza di due numeri 1, tanto lodata, non ha mai funzionato in nessuna squadra; non lo ha mai fatto, e non lo farà mai.

Il maggiore vantaggio e svantaggio di Graham è la fiducia illimitata nelle sue abilità, una fiducia talmente forte da averlo portato attraverso situazioni in cui egli aveva torto, ma è rimasto fedele alla sua opinione in modo così ostinato che alla fine è emerso come quello che aveva ragione. Egli e Dan Gurney erano gli uomini che sapevano fare di tutto nella F.1, e che hanno portato le loro squadre alla distruzione, via via che insistevano nel fare i loro strani lavori nei box. Il taccuino famoso di Graham ha accolto una infinità di cenni utili riguardanti piste e macchine, di anno in

Eoin S. Young

CONTINUAZIONE DA PAGINA 5

anno, al punto di diventare un documento di valore, sul progresso fatto nelle corse.

E' fermamente convinto che si deve continuare lo sforzo durante tutta la corsa, il che gli ha probabilmente permesso di rimanere nelle gare per tutto questo tempo, perché ritiene che si va a correre per correre e se si vince questo è bellissimo. Ma diceva che bisogna impegnarsi altrettanto duramente quando si è sesti, cercando di arrivare al quinto posto, di come si fa quando si è secondi e si cerca di salire al primo posto, cercando di rimanerci. Può darsi che altri piloti corrono solo per vincere e se non vincono non sia stata una vera corsa per loro.

Graham ha raggiunto una meta nelle sport automobilistico vincendo una triplice corona, con il campionato mondiale e le vittorie della 24 ore di Le Mans e della classica 500 miglia di Indianapolis. Mentre i cinesi

cambiare tanto rapidamente da uno sport di non professionisti a un affare di professionisti, ed esiste un esercito di gente che è d'accordo con lui. Graham superò i tempi delle feste e rimase per vincere. Qualche «pazzia» rimase, avvenimenti sociali a parte, e nessuna più dolorosa e imbarazzante della notte in cui scivolò giù dalla tavola, durante una delle memorabili riunioni annuali di Cliff Davis, quando fu portato in fretta all'ospedale, con il gambo di un bicchiere ficcato nella gamba. Era il Mike Hawthorn che veniva fuori da lui.

Hill è un uomo a molte facce, con compartimenti rigidamente divisi fra loro, per i suoi diversi interessi e occupazioni. In primo luogo è marito e padre, un uomo di famiglia che si gode la sua famiglia nella sua proprietà Shenley-Herts. Una casa che sembra uscire direttamente da una pagina di «Country Life». Poi c'è Hill pilota da corsa, che vuota la sua mente da tutto e da

24 anni e ha finanziato le sue lezioni a una scuola per piloti, su una 500 cc. a Brands Hatch, mediante i sussidi di disoccupazione. Ha lavorato in un reparto della S. Smith & Sons, fabbricanti di strumenti, e lo sport che gli consumava le energie e il tempo era il canottaggio. Fin dagli inizi porta i colori del Club di Canottaggio di Londra, sul casco.

Il mio aneddoto preferito proviene dal suo libro «Life at the Limit» (Vita al Limite, William Kimber, 1969) e descrive un incidente, capitogli al volante della sua prima macchina, una Morris 8 Tourer. Era stato toccato di dietro da una macchina che stava uscendo da una curva laterale. «Venni lanciato attraverso la strada, sbattei contro l'orlo del marciapiede e la macchina si rovesciò. Il tetto della macchina era di tela e rimasi intrappolato sotto, con tutta la macchina completamente schiacciata sopra di me. Gente arrivava e mi ha tirato fuori; e mentre stavano tirandomi fuori, mi ricordo che qualcuno mi porse una tazza di tè. Era quasi come se avessero previsto tutto quello che era successo, e che avessero preparato il tè direttamente qui sul marciapiede. Così ero seduto lì, bevendo il mio tè e osservando tutto quello che stava succedendo attorno a me, quando arrivò la polizia, l'ambulanza e la macchina dei pompieri. I pompieri spruzzavano acqua sulla mia Morris, il che mi irritava un po'».

«Quella piccola Morris non era stata affatto affidabile, perciò avevo l'abitudine di portare la mia bicicletta con me sul sedile posteriore; adesso giaceva rotta e straziata vicino all'orlo del marciapiede. E tutti stavano a darsi da fare per cercare il ciclista ferito. Perciò spiegai che non c'era nessun ciclista, che la bicicletta era mia e che l'avevo sul sedile posteriore della macchina. Cercare di spiegare questo era piuttosto difficile, perché credevano che io stessi nascondendo qualcosa, e che c'era probabilmente un ciclista, mortalmente ferito e dissanguato, da qualche parte sotto i rottami».

Poi venne il primo incontro con Colin Chapman. Chiese a Colin di dargli un passaggio per tornare a casa da Brands Hatch dopo una corsa, e ricevette un invito a cena oltre al passaggio. «Regnava una certa confusione su chi fossi esattamente: Colin Chapman credeva che fossi un amico di Mike Costin, braccio destro di Colin, e Mike credeva che fossi un amico di Colin» Hill ha cominciato a lavorare alla Lotus nel 1954 come meccanico, per un salario di 1 sterlina al giorno.

Il debutto nei Grandi Premi avvenne nel 1958, con una Lotus a Monaco. Si trovava al quarto posto quando si staccò una ruota ed era così fuori combattimento. Nel 1960 si era trasferito alla BRM, ma fu soltanto quando il V-8 1500 fu scelto, che Hill cominciò a dimostrare forma, per poi vincere in Olanda, Germania, Italia e Sud Africa. Nel 1963 ha vinto a Monaco e Watkins Glen, e nel 1965 ha fatto la «damigella d'onore» al campionato, terminando di nuovo al secondo posto, dietro Clark, pur avendo vinto a Monaco e Watkins Glen, e con secondi posti in Gran Bretagna, Germania e Italia.

Nel 1967 è tornato alla Lotus, dopo sette anni con la BRM, dicendo che stava cominciando a sentirsi come parte della mobilia di Bourne. Poi dopo tre stagioni con la Lotus, lo ridusse — dopo il suo incidente alla fine della stagione '69 — al punto di fargli guidare una Lotus per Rob Walker, nel 1970.

Nel 1971 e '72 ha corso con una Brabham della casa, nel 1973 ha lanciato la sua squadra, spalleggiato dalla Embassy, e ha comprato una Shadow; per la stagione 1974-75 la sua squadra corre con le Lola.

Sembra come se l'incidente a Watkins Glen avesse colpito il segreto delle sue vittorie, e malgrado i suoi sforzi davvero eroici, il successo gli è sfuggito. Ha vinto nell'International Trophy a Silverstone nel 1971, ma questo era una punta massima isolata in un altipiano di insuccessi. Aveva allora 42 anni,



Un arrivo famoso, all'International Trophy di Silverstone, nel 1962. Hill vinse davanti alla Lotus di Clark, per meno di un metro. In quell'anno, Hill vinse il campionato mondiale con la BRM

mettono in evidenza che alcuni di questi titoli erano dovuti alla fortuna, è essenziale tener presente che bisogna esserci abbastanza vicino, se si vuole ereditare la posizione in testa. Non si può ereditare niente, se non si è il prossimo nella linea di discesa.

Sotto molti aspetti Graham Hill è un residuo degli anni '50, quando le corse erano uno sport molto più sociale invece del lavoro intenso che è diventato, quando c'erano delle feste fantastiche e i direttori di squadra erano uomini normali invece di ragionieri o ingegneri.

Ma tutto questo era nei tempi prima che i grandi affari cominciassero ad entrarci. Le baldorie annuali che si facevano al Bar Bridgette a Reims non troverebbero posto sulla scena della moderna formula 1; nei «Bei Vecchi Tempi» frequentare dei bar come Bridgette, a un certo punto della fine settimana della corsa, era praticamente obbligatorio. Ma Bridgette, come Reims, sono adesso parte della storia delle corse.

Innes Ireland era uno dei piloti che hanno fatto il «paesaggio» degli anni '60, in cui le corse cominciavano a diventare professionali, con molta poca eleganza, che alla fine è sparita del tutto. Non riuscì a vedere il perché le corse avrebbero dovuto

tutti, salvo la macchina e la corsa; e mal incolga a chiunque rompe la sua concentrazione. Hill può avere un linguaggio estremamente fastidioso e spiacevole in periodi di stress. Questi periodi di profonda concentrazione durano solo finché dura il suo compito, poi il fascino ritorna. La stessa concentrazione è rivolta al volo; quando è a terra scherza sulla «Compagnia aerea di Hill», ma è tutto concentrazione quando è ai comandi.

E poi c'è l'altra faccia di Hill, che passa dall'altra parte di Londra, al Club dei Ragazzi Springfield, il più spesso possibile, per giocare una partita di ping-pong con i ragazzi, e generalmente li incoraggia a fare qualcosa nella loro vita in un ambiente, che altrimenti sarebbe ben malinconico. E' un suo lato di cui parla poco, probabilmente perché crede che non debba interessare nessuno. Semplicemente, un altro scompartimento di Hill.

Può presentarsi come prototipo del gentleman inglese in giacca blu scuro e calzoni di flanella e poi rovinare quell'effetto di cultura, pronunciando una parola a quattro lettere in una conversazione, con la consapevolezza disarmante di un montanaro che è arrivato al successo. Graham Hill è veramente un uomo che si è fatto da solo. Ottenne la prima patente di guida che aveva

e si trovava in un periodo in cui stava diventando sempre più evidente che la gioventù era una componente vitale per il successo nei Grandi Premi, gioventù e una porzione di audacia che non tiene conto della matura abilità professionale che si è potuto acquistare solo con l'esperienza.

C'era la vittoria a Le Mans nel 1972, ma il credito di una vittoria dopo 24 ore di corsa, va generalmente altrettanto alla macchina che al pilota; in un Gran Premio, il vincitore è il pilota.

Graham Hill appare nei libri dei records con 14 vittorie di Grandi Premi, di cui 13 con partenze dalla pole position.

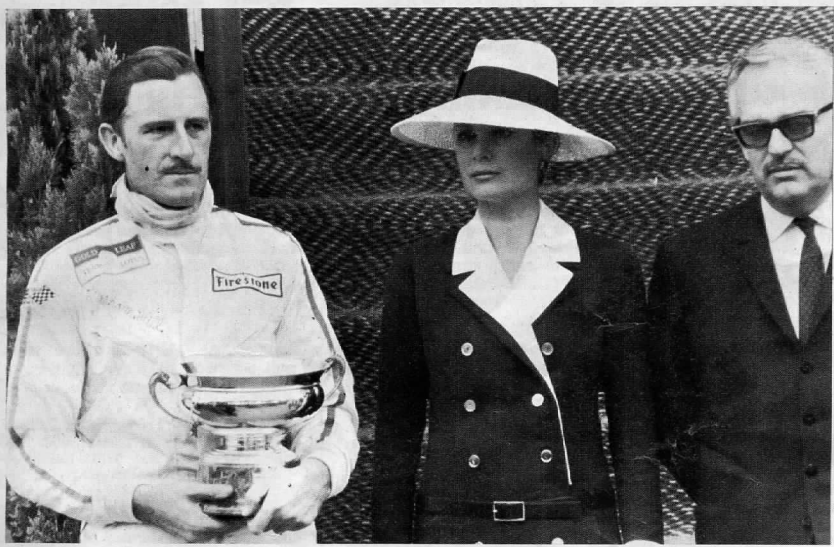
Niente è stato regalato a Graham Hill; egli ha lavorato per il suo successo e perciò merita di goderli lo stile di vita che il successo gli ha costruito. Una tenacia, che

media dei vincitori è sui 130 kmh, e questo per due ore. E' il GP più lento della stagione, ma il vincitore lo considera come la sua vittoria più dura. E Graham Hill ha vinto cinque volte il GP di Monaco... una vittoria fortunata, forse due, ma non cinque... Il suo record a Watkins Glen, nel GP statunitense dello stato di New York, è altrettanto impressionante: dal 1962 si legge così: 2-1-1-1-14-2-2, e nel 1969 ebbe l'incidente. C'è una traccia di ironia quasi tragica nel fatto che il suo incidente al Glen rispecchiava l'incidente che ha ucciso Jim Clark, e doveva mettere in evidenza l'assoluta necessità di montare bulloni di sicurezza quando si usano pneumatici senza camera d'aria sulle ruote delle macchine da corsa.

Quando stava per «scaricarsi», Graham era irritabile riguardo chi gli suggeriva che

ogni grande pilota delle corse, nel quale egli deve decidere non soltanto sul suo ritiro, ma anche sul come e quando ritirarsi. Denny Hulme stava vagando dietro ai box a Watkins Glen, nell'ottobre scorso, ed era sulla strada del ritorno al suo motel, quando qualcuno gli chiese se avesse smesso. Rispose di sì. Ed ecco fatto. Jackie Stewart è riuscito a mettere in scena l'annuncio del suo ritiro, come ci si poteva aspettare, con qualcosa come una fanfara, durante una conferenza stampa in un albergo di Londra, un mese dopo l'ultima corsa della stagione 1973.

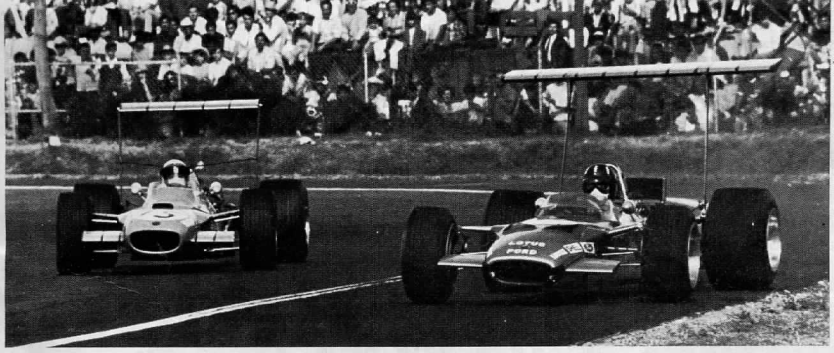
Una decisione riguardante il suo ritiro deve essere stata difficile per Graham, se non altro per il problema della scelta del tempo e del luogo. Il fatto che egli abbia deciso di prendere questa decisione sarà accompagnato con un sospiro di sollievo internazionale,



Graham Hill con la principessa Grace ed il principe Ranieri di Monaco dopo la sua vittoria del 1968 nel Gran Premio del Principato. Graham ha vinto cinque volte a Monaco. Sotto, Hill con la Lotus in Messico, davanti a Stewart. E' il 1968 e con quella vittoria Graham vinse il secondo titolo



Sopra, potenza della celebrità: una via del villaggio di Silverstone è intitolata a Hill. Sotto, Bette bacia il marito il giorno del suo ritiro



fa quasi paura, è stata la spina dorsale della sua carriera, un forte morale che ha fatto sì che egli non abbia mai mollato quando era sulla pista, in corsa.

Ha vinto cinque volte il Gran Premio di Monaco. Pensate: cinque volte vincitore sulle strade del piccolo principato, in una corsa limitata da orli di marciapiede in cemento e muri di pietra, una corsa dove la larghezza della pista fu stabilita da ingegneri monegaschi un secolo fa, invece di essere stabilita da capricci di legislatori sportivi moderni. Monaco è una pista dove non bisogna neanche sbandare fino al muro di pietra per uscire dalla corsa, basta slittare pochi centimetri fuori dal percorso: baci l'orlo del marciapiede e la tua corsa è terminata. La

doveva ritirarsi, ma negli ultimi mesi è arrivato al punto di accettare la situazione come inevitabile. Ha smesso di rilasciare aspre smentite e ha invece cominciato a discutere la possibilità in modo quasi normale. Quando la sua Lola Embassy fu trasportata via da contro le protezioni a Kyalami, durante le prove quest'anno, Graham trasferì lo sforzo della squadra su Rolf Stommelen e la sua macchina, e si è sistemato nel suo ruolo di direttore di squadra con un certo entusiasmo. Ha perfino scherzato, più tardi, sul grande lavoro che i suoi meccanici hanno svolto alla macchina: raccogliere i pezzi, accumularli nel garage... e chiudere la porta per la fine settimana.

Viene un tempo, speriamo, nella vita di

dagli amici di Graham in tutto il mondo, che stavano sperando da diverse stagioni ormai che avrebbe smesso prima di avere un altro incidente. Già affermato come qualcosa di più vicino a una personalità del «business» nello sport automobilistico, Graham Hill si fonderà facilmente ed efficacemente con i settori di occupazione che ha scelto, e se rimane nella formula 1 col suo team, possiamo forse godere più di questo sorriso scintillante, di questo battere delle palpebre tutto particolare, e di questo passo burboso e donloante, eredità di differenti derivazioni, che dice tutto ciò che bisogna sapere di un uomo che è stato in prima linea delle corse automobilistiche internazionali, per quasi vent'anni.



Nel prossimo numero le prime risposte dei nuovi OSPITI

Scrivete al CAMPIONE



Le risposte di FIORIO

Soffre più il d.s.

Quale differenza ha trovato nell'ambiente Ferrari che lei ebbe modo di conoscere nel '72 in rapporto a quello a lei abituale della Lancia? Inoltre, in una qualsiasi corsa soffre più il pilota o il d.s. della squadra?

Raoul Pompili - Palombara S.

L'ambiente Ferrari che ho avuto modo di conoscere nel '72 e nel '73 è molto analogo a quello della Lancia, che mi è familiare. Cioè le squadre sportive che corrono al massimo livello nell'una e nell'altra specialità credo si assomiglino un po' tutte, accomunate come sono dalla passione e dal desiderio di vincere.

Secondo me soffre senz'altro molto di più un direttore sportivo in quanto è sempre al box e non sa esattamente cosa sta succedendo. Il pilota ha tutt'altre preoccupazioni che non il direttore sportivo e credo che chi sta ai boxes o a una assistenza e deve aspettare la macchina sia veramente stressato da tutto ciò. Mi ricordo che la volta che sono stato più tranquillo a una gara è stato quando all'ultima Targa Florio avevamo inserito un microfono sempre in trasmissione nella nostra macchina da corsa di modo che ci sentivamo sempre dai boxes e ci rendevamo conto di cosa succedeva.

Il vantaggio di ANDRUET

Come mai la Lancia si è privata delle prestazioni di Jean Claude Andruet: è stato lui ad andare via o è stata la Lancia a licenziarlo?

Matteo Pedrolì - Milano

Jean Claude Andruet ha lasciato la Lancia perché gli è stato offerto dall'Alfa Romeo un contratto economicamente più vantaggioso.

MERZARIO come MUNARI

Per il Giro d'Italia pensa che sia più vantaggioso disporre di piloti tipo Merzario o di quelli da rally come Sandro Munari?

Sandro Pradellini - Reggello (FI)

Forse non si è accorto di citare due

piloti estremamente versatili, perché sia Merzario che Munari sono entrambi degli stradisti e dei piloti da pista. Avrei capito di più la domanda se avesse chiesto un pilota che non fosse Merzario e fosse uno che corre solo in circuito e a quel punto avrei risposto che probabilmente è meglio un pilota come Munari che conosce anche la strada e non soltanto la pista. Questo non vuol dire che un buon pilota da pista con un adeguato allenamento non possa essere anche un buono stradista, però evidentemente deve prima dimostrarlo.

L'esclusiva dei piloti

Perché al contrario di quelli di F.1 i molti piloti-rally firmano più contratti con più case automobilistiche, correndo una volta con una casa e una volta con l'altra?

Mario Di Cianni - Alessandria

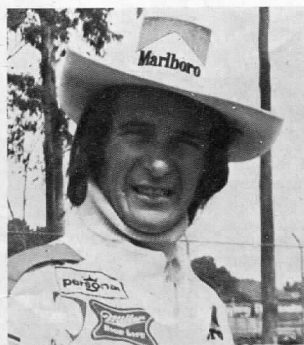
Non ritengo vero che molti piloti da rally firmino contratti con più Case. Come ho già detto i nostri piloti per esempio sono tutti in esclusiva tranne Waldegaard, che come ho detto ha un contratto a cachet. Mi sembra che altrettanto avvenga per le migliori squadre che oggi corrono sulla scena dei rallies.

La vittoria più difficile

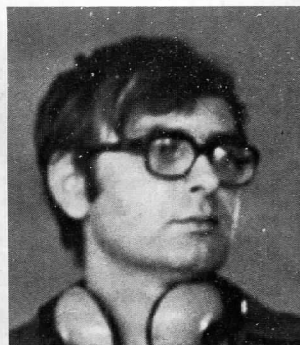
La Lancia ha vinto due titoli mondiali (speriamo tre con quello di quest'anno): secondo lei quale è stato il più difficile da vincere e quale il più vantaggioso dal punto di vista pubblicitario?

Gaetano Marè - Teramo

Il campionato più difficile è stato senz'altro quello vinto nel '72 con la Fulvia contro le squadre più forti di tutta Europa e principalmente contro l'Alpine che fino a metà stagione, cioè Montecarlo, Svezia, Marocco e Acropoli, ha cercato di contrastarci. Dopodiché ha notato che il nostro vantaggio era incolmabile ed ha desistito completamente. E' stato senz'altro il campionato più difficile, ed è stato anche il più vantaggioso dal punto di vista pubblicitario. Il campionato dello scorso anno, invece, è stato difficilissimo per il motivo che noi praticamente abbiamo cominciato a correre con il primo di ottobre, per cui noi potevamo permetterci di sbagliare nessuna gara, cioè avremmo dovuto segnare un punteggio a tutte le gare cui abbiamo partecipato e fortunatamente ci siamo riusciti.



Arturo MERZARIO

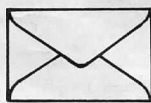


ing. Giampaolo DALLARA

Ogni mese, come sapete, due personaggi delle corse, un pilota ed un co-protagonista tecnico o sportivo, rispondono alle domande che i nostri lettori propongono. E' un confronto diretto lettore-campione lettore-esperto nel quale gli ospiti del mese rispondono in prima persona. Una botta-risposta che certamente permetterà ai lettori di appagare le loro curiosità senza timore di «filtri». Dopo Vittorio Brambilla e l'ing. Chiti, LELLA LOMBARDI e il dr. CESARE FIORIO, i due ospiti attuali sono: ARTURO MERZARIO e l'ing. GIAMPAOLO DALLARA (il progettista più fantasioso dell'ITALIA da corsa).

Tra tutte le domande pervenute alla redazione di AUTOSPRINT verranno scelte le più intelligenti ed attuali, e agli estensori delle medesime verrà inviata, per ARTURO MERZARIO una foto ricordo autografata e decals; per l'ing. DALLARA il modellino di una MIURA-LAMBORGHINI.

Vi ricordiamo che le domande possono essere proposte così:



PER POSTA, indirizzando ad **AUTOSPRINT - Scrivete al Campione** - Via dell'Industria 6 - S. LAZZARO DI SAVENA (BO)

oppure



PER TELEFONO, chiamando il (051) 45.55.11 e chiedendo della Segreteria Speciale AUTOSPRINT dettando il quesito a chi risponde dalle ore 10 alle 12 e dalle 14 alle 16 nei giorni dal lunedì al venerdì.

La lingua di MANNUCCI

Perché Sandro Mannucci non ha corso con Munari all'East African Safari? Beghe in famiglia? E visto che Waldegaard cambia spesso macchina, preferisce la Fiat o la Lancia?

Renzo Zanchetta - Ponte di Piave

Mario Mannucci non ha corso il Safari con Munari, non per beghe in famiglia ma perché il Safari è una gara estremamente particolare e come per tutte le partecipazioni di Munari abbiamo scelto un coequipier locale che conosce la lingua swaili, la lingua dei negri, che conosce le regioni perfettamente e che è in più un ottimo meccanico. Per cui quando ci si trova persi in mezzo a questi territori sa intervenire, e sa o quantomeno ha più possibilità di intervenire che non un navigatore europeo.

Waldegaard non cambia così spesso macchina, ma è legato a noi con un contratto a cachet per un certo numero di gare. Per quanto riguarda la possibilità che lui corra con la Fiat dipende dai permessi che noi di volta in volta gli diamo. Per quanto riguarda la sua partecipazione in

Marocco è stata concordata tra noi e la Fiat e glielo abbiamo prestato. Questo potrà verificarsi nuovamente nel futuro, comunque lui per le prove del campionato del mondo è un pilota Lancia e se deve partecipare ad altre gare deve chiederne il permesso. Questo avviene soltanto con i piloti a cachet, perché i piloti della squadra fissi non sono autorizzati a gareggiare con nessuna altra macchina.

Non penso a «congelamenti»

Sono vere e cosa ne pensa delle voci di un suo probabile «defenestramento» o perlomeno «congelamento» in seno al gruppo Fiat-Lancia dopo che Lei ha contribuito ai trionfi Lancia in questi ultimi anni?

Francesco Pavone - Reggio Calabria

Per il momento penso che non ci siano «congelamenti» in vista per me anche se evidentemente ognuno aspira sempre a qualche cosa di meglio nella propria attività e nel proprio lavoro; per il momento comunque sono soddisfatto di quello che faccio e di quello che mi viene richiesto di fare.

L'altalena di PINTO

Non pensa che l'omologazione in gruppo 4 della Montecarlo possa essere dannoso alla Stratos o al coupé? A cosa attribuisce la scarsa fortuna del bravo Pinto quest'anno?

Francesco Menegatti - Roma

L'omologazione in gruppo 4 della Montecarlo che avverrà il primo ottobre non sarà certamente dannosa alla Stratos o al coupé, ché anzi ci fornirà una nuova vetrina da offrire sia ai nostri clienti sportivi e sia da provare noi sulle strade dei rallies.

Per quanto riguarda Pinto, ha avuto alcune gare favorevoli e altre sfortunate. Come ho detto prima, nell'automobilismo come in tutti gli sports si passano dei periodi di alti e bassi, speriamo che la sfortuna di Pinto sia finita adesso che lo attendono numerosi impegni, come San Martino, San Remo, il Giro d'Italia e il Giro di Corsica, possa riaffermarsi per quell'ottimo pilota che è.

L'accordo con i piloti

Partendo da un'ipotesi assurda, come si sarebbe comportato se lei fosse stato il d.s. Ferrari al G.P. di Monaco del 1974? In altre parole lei crede all'affermazione «I miei piloti sono liberi di fare le gare come vedono»?

Marco Camparada - Monza

Per dare una risposta alla sua domanda avrei dovuto trovarmi nella stessa situazione in quel momento specifico. Per quanto riguarda i piloti della nostra squadra, in genere abbiamo con questi un rapporto estremamente aperto e concordiamo sempre insieme prima delle gare o anche durante le gare stesse qual è la tattica più conveniente da seguire, e questo pur rispettando gli interessi e le aspirazioni dei piloti, sempre tenendo presente che si corre per una squadra.

Per esempio, nel Rally di Inghilterra dello scorso anno, Munari che era primo assoluto a circa un terzo di gara chiedemmo di rallentare per assicurarsi il punteggio, costringendolo praticamente a rinunciare a una possibile affermazione, e lui comprendendo il valore che per noi aveva il campionato del mondo tenne una condotta di gara più prudente e praticamente rinunciò alla vittoria assoluta, accontentandosi di un terzo posto. Però come ho detto all'inizio bisogna sempre trovarsi nella situazione per poter giudicare e non giudicare col senno di poi.

La stagione favorevole

Cosa ne pensa dell'attuale dominio italiano nelle corse automobilistiche? Pensa che sia perché le macchine italiane hanno qualcosa che alle altre manca o è dovuto a qualcosa che le scuderie italiane sono riuscite ad eliminare?

Sergio Ferrario - Concorrezzo (MI)

L'automobilismo agonistico è un susseguirsi di alti e bassi nel senso dei risultati. Questo è un anno che sembra arridere particolarmente ai colori italiani. Per quanto riguarda noi della Lancia possiamo dire abbiamo avuto già numerose stagioni favorevoli, per cui noi non abbiamo modificato il nostro schema. Sono forse gli altri costruttori che si sono portati ai vertici nelle loro diverse specialità e a cui auguro di rimanere anche per il futuro.

Penalizzazioni con addizioni

Come si computano le penalizzazioni durante un rally?

Giovanni Guerrieri - Ragusa

Le penalizzazioni in un rally si computano addizionando i tempi delle prove speciali e gli eventuali ritardi ai controlli orari, cioè le penalizzazioni sono sempre in tempo, anche se a volte gli organizzatori trasformano i secondi in punti (un punto al secondo) ed evidentemente vincendo quello che va più forte, vince quello che ha il minor numero di punti.

Fanaleria e twin-master

Per correre un rally sono necessari il roll-bar, le cinture di sicurezza, l'estintore, o serve qualche altra cosa?

Davide Martina - Spilimbergo (PN)

Per correre a un rally oltre al

La risposta difficile

Quale è stata la sua più grande delusione (naturalmente come d.s. di una squadra che vince dappertutto)? Non pensa che il posto di «assistente alla presidenza» in Ferrari e quale «coordinatore dei programmi sportivi Fiat» occupati, peraltro, dal bravo Montezemolo, le fossero dovuti di diritto per le sue ottime qualità sportive, umane e manageriali?

Roberto Arato - Mondonio (AT)

La mia attività alla Lancia è adesso prevalentemente orientata a problemi di marketing anche se mantengo ancora la responsabilità del settore sportivo. Naturalmente per la parte sportiva mantengo, e questo anche per tutto il gruppo Fiat, tutta la parte dei rapporti internazionali, con la CSI e nazionali con la CSAI. Ancora rappresento il gruppo nell'associazione internazionale dei costruttori, nella quale fra l'altro sono anche presidente della commissione rallies.

Il numero fortunato

Potrei sapere perché Munari al Rally di Montecarlo è partito varie volte con il numero 14?

Tiziano Nardò - S. Donà di Piave

Munari è partito al rally di Montecarlo col numero 14 le due volte che ha vinto, la prima volta è stato casuale, la seconda abbiamo cercato di ottenere quel numero e ci siamo riusciti. Cercheremo di averlo anche il prossimo anno, ma non so se sarà così facile.

7 chilometri con un litro

Scusi il disturbo, ma mi dica, quanti chilometri può percorrere una Stratos con un litro di benzina? E con quante macchine della Lancia-Alitalia andrete al Giro d'Italia?

Fabio Dorigo - Medias (UD)

Una Stratos di serie può percorrere sette chilometri con un litro di benzina, mentre la turbo percorre 2,5 chilometri con un litro di benzina. Andremo al Giro d'Italia con due o tre vetture.

La leva impossibile

Che cosa ne pensa dell'applicazione su macchine di serie o, come la Stratos, che corrono abitualmente nei rallies della leva del cambio tipo F.1 al posto di quella normale. In che cosa consiste la differenza tecnica fra le due leve?

Giacomo Asaro - Palermo

Per leva del cambio tipo F.1, penso che lei voglia intendere il comando del cambio. Non è possibile montarlo su una macchina dei gruppi ammessi nei rallies, in quanto è un particolare non modificabile secondo l'ammo «J» al codice sportivo internazionale.

La scheda arriva

Mi potrebbe dare una scheda tecnica della Lancia Beta da Rally?

Marco Guarnieri S. Angelo Lodigiano (MI)

Le invierò, tramite AUTOSPRINT, una scheda di omologazione.

Meno gomme ma tipo libero

Che cosa pensa del paragrafo del «pre-regolamento». Del Rally di Montecarlo a proposito di equipaggiamenti e pneumatici?

Franco Bertone Giavellona Toce (NO)

Sul pre-regolamento di Montecarlo, riteniamo che la riduzione del percorso di concentrazione sia estremamente gradita anche se noi avremmo preferito che i percorsi di concentrazione fossero aboliti del tutto. Però una riduzione da 4000 a 2000 km. è già qualche cosa. Per quanto riguarda la limitazione dei pneumatici così come è stata formulata riteniamo che non porti nessun beneficio. Se si correrà con lo stesso regolamento, si correrà con lo stesso numero di gomme che si è usato sino ad ora con la aggravante che si dovranno costruire le gomme con mescole speciali o con strutture speciali, il che porterà un ulteriore aggravio di costi. Personalmente e anche come gruppo costruttori saremmo stati più favorevoli a una limitazione del numero dei pneumatici lasciando libero il tipo.



Anche nei rallies ora limitano il numero dei chiodi (come vogliono i nuovi codici): e i piloti imparano a sciare

roll-bar, le cinture di sicurezza e l'estintore sono utili tanti altri accessori specifici, come il twin-master, la fanaleria addizionale e tutta una serie di accessori per adattare le vetture ai rallies. Però non bisogna dimenticare che vi sono rallies con caratteristiche completamente diverse l'uno dall'altro, per cui le attrezzature che per esempio vanno bene al Safari non vanno bene a Montecarlo e viceversa. Ciò bisogna adattare la macchina alla gara che si intende intraprendere.

Un'offerta impossibile

Corrono voci secondo le quali Montezemolo l'anno prossimo non sarebbe più il d.s. della Ferrari. Se le proponessero di sostituirlo, accetterebbe?

Gabry Scaila - Palermo

La mia attività in questo momento nel gruppo è più orientata, come ho già detto, sul marketing e sul commerciale, di conseguenza la possibilità che io vada alla Ferrari data la impostazione del mio nuovo lavoro è, direi, non proponibile.

Suddivise per preparazione

Con quale criterio in un rally le auto sono divise nei vari gruppi 1, 2, ecc.?

Fabrizio Mizzon - Imperia

Le auto nei rallies sono divise nei vari gruppi a seconda della omologazione e del livello di preparazione che hanno subito. Si parte dalle vetture turismo di serie per i quali sono ammesse certe modifiche in numero molto limitato e si arriva ai gruppi 2 e 4 che hanno le stesse modifiche se nonché hanno dimensioni e abitabilità diverse.

Interesse per TONY

Non potrebbe la Lancia dare un poco di aiuto ai bravi piloti privati? Magari (vedi il caso di TONY) con la messa a punto della sua Stratos e una parziale assistenza in gara?

Pier Luigi Bof - Montebelluna

La Lancia cerca di dare ai piloti privati il massimo aiuto possibile e in particolare guarda con estremo interesse le gare che fa «Tony», che quest'anno ne ha già vinte tre e ci auguriamo ne vinca delle altre. Gli forniamo tutta l'assistenza nei limiti delle nostre possibilità economiche e del servizio clienti sportivi. Comunque Tony è sempre guardato con molto interesse.

La fortuna in LANCIA

Quando sento parlare di lei mi domando sempre che tipo di super persona lei sia. In casa Lancia le sue parole debbono essere legge, altrimenti non si vincerebbero tanti campionati mondiali (e non come alla Ferrari è successo nel campionato mondiale F.1 1974). E' vero ciò? Può rispondere a questo interrogativo?

Pierino Pores - Belluno
Ho avuto la fortuna alla Lancia di incontrare persone che dovevano decidere che hanno capito quali erano i problemi che si dovevano affrontare coi quali ho collaborato molto bene. Questo ci ha dato la possibilità di impostare dei programmi avanzati rispetto a molti altri nostri concorrenti e questo ci ha consentito di vincere numerose gare e di rimanere al vertice.

La necessità STRATOS

Mentre la Fulvia era una utile macchina da «mercato» la Stratos non lo è nel vero senso del termine essendo concepita appositamente per i rallies. Non le sembra di avere sminuito con questa decisione il senso originario delle competizioni rallistiche, oltusando in tal senso l'aspetto sportivo a favore unicamente di quello commerciale e pubblicitario? Per lo meno le altre marche si sono limitate per l'occasione, ad apportare modificazioni ad una meccanica e ad un modello base preesistente.

Emanuele Martelli - Viadana (MN)
Ho già in parte risposto a delle domande precedenti simili a questa, per cui io dico che se fosse vera la sua tesi e cioè che tutti gli altri costruttori si sono limitati a modificare delle macchine esistenti, e prodotte in grande serie, allora sarei d'accordo con lei, però basta che ce ne sia uno (e quest'anno c'era, perché esisteva una Alpine come esiste una Porsche Carrera RS) che produce una macchina corsaiola, o estremamente sofisticata, vedi il caso Alpine e Porsche, allora bisogna controbatterci con armi uguali. Non è pensabile di controbattere delle macchine di larga serie a meno che uno non voglia aspettare per vincere che queste macchine si fermano.

Battuti dal meccanico

Ho letto su AUTOSPRINT che avete fatto una gara di bocce. Chi ha vinto?

Mario Guarnieri - Milano

La gara di bocce è stata vinta da un nostro meccanico che si chiama Calagnino insieme a Dante Marenco della Britax. Alla gara hanno partecipato tutti i meccanici del reparto corse più alcuni collaboratori e fornitori. Per quanto mi riguarda sono stato eliminato malamente al primo turno ed ero accoppiato a Casarsa che è uno dei nostri meccanici.

MUNARI non è solo

Perché all'estero le Lancia (al contrario di altre marche italiane) in campo rallistico e velocità non sono così diffuse come da noi? Dopo Munari, le sue vetture continueranno ad essere così vittoriose?

Maurizio Casal - Lengerich (D)

Le Lancia sono più diffuse in Italia in quanto è una Casa italiana. In ogni Paese si ha una predominanza di case nazionali come presenza nelle gare, questo però non vuol dire che non ci siano numerose presenze di nostre vetture, anche private, in tutti i paesi d'Europa e anche extraeuropei.

Dopo Munari speriamo che le nostre vetture continuino ad essere vittoriose, d'altra parte se è vero che

Munari ha dato sempre un contributo determinante ai nostri campionati e ci ha portato alle vittorie di maggior prestigio, non bisogna dimenticare che anche altri piloti hanno vinto con le nostre macchine, per cui speriamo innanzitutto che Munari non smetta di correre come ha manifestato l'intenzione; quella è la prima cosa. Ma speriamo di poter continuare, anche dopo ad ottenere gli stessi risultati.



...e quelle di LELLA

Un pilota lo sposerei

Siccome sei diventata amica di tutti i piloti di F.1, vorrei sapere quali ti sono più simpatici e perché. Inoltre mi piacerebbe sapere se sposeresti (con tutto ciò che comporterebbe) un pilota, un uomo cioè che pratica la tua stessa professione.

Ruggero Dal Molin - Bassano (VI)

Tra i più simpatici sono i sudamericani; Emerson Fittipaldi ad esempio, Carlos Reutemann e anche Pace. Il perché è semplice; sono i più aperti, con un carattere che è molto vicino al nostro, a differenza degli inglesi che sono sempre molto sulle loro. Perché non vorrei sposare un pilota? Non so cosa si intenda con «tutto ciò che comporterebbe»; certo la macchina per andare alla domenica al mare continuerei a volerla guidare io.

I cavalli li amo

Sei nata nel 1942 e perciò, secondo il «Barbanera» nell'Anno del Cavallo. Dunque, Lella, ti senti almeno un po' individuo cavallo? In caso di risposta negativa mi potresti precisare che tipo di donna sei?

Massimiliano Barbagli - Ancona

Non seguo per niente i Barbanera e non sapevo di essere una donna «cavallo». Vediamo un po'; sono piccoletta, non nitrisco, non ho grandi denti. Forse mangio un po' di carote, ma sarà sufficiente? Una cosa è certa; amo effettivamente moltissimo i cavalli (e non solo quelli meccanici)!

La MARCH trascurata

Di che serie sono i tuoi Cosworth e quanti cavalli erogano? Sono all'altezza dei migliori o sono più scadenti? Quale è il circuito che ti è più congeniale e quale meno?

Giuseppe Cicogna - Susa (TO)

Nelle ultime due gare ho avuto buoni motori, mentre in precedenza la mia macchina è stata un po'

Più domande più premiati

Le domande indirizzate al dott. Cesare FLORIO sono state davvero tante. Perciò abbiamo deciso di sceglierne più d'una come più «intelligenti» o «attuali». Precisamente quelle di: Carlo CARBONI (Parma), Andrea BERGAMINI (Modena), Augusto FACCHINELLI (Agrate - MI), Claudio BAGLIARI (Verona), Sergio LUCA (Palermo) Massimiliano BARBAGLI (Ancona), Paolo PAOLUCCI (Voghera), nonché la domanda che definiremmo più... ingenua del signor Roberto MASEROTTI (Pieris - GO).

Fra le domande indirizzate a Lella LOMBARDI è stata prescelta quella inviata dal signor Ruggero DAL MOLIN (Bassano del Grappa): a proposito ci faccia avere subito il suo indirizzo completo.

A tutti i prescelti verrà inviato un modellino della LANCIA STRATOS ALITALIA. Anche il signor Dal Molin, nonostante la sua domanda sia stata rivolta a Lella Lombardi, avrà lo stesso ricordo. Che così diventa anche un augurio per la simpatica guidatrice alessandrina, di trovarsi prima o poi al volante di una Stratos. (Non in un rally, però, perché non le piacciono).

trascurata per quel che riguarda i propulsori. Non so comunque che potenza abbiano; so solo che nelle due ultime corse erano buoni motori. Di circuiti me ne piacciono parecchi; in genere i più veloci, come Silverstone, Brands Hatch, Anderstorp e Monza.

Pensi che ai boi March ti curino e ti assistano così come fanno a Brambilla? Oppure le tue prestazioni non troppo brillanti sono «una questione di polsi e di braccia» come diceva un pilota di F.5000?

Rodolfo Coco - Palermo

Certamente Vittorio Brambilla è meglio assistito, e questo è ovvio essendo lui il primo pilota del team. Non parlerei di questione di polsi per la guida della F.1, che è certamente molto più leggera ad esempio delle F.5000. Certo con quelle monoposto bisognava avere una certa muscolatura; ma direi che io me la sono fatta, proprio al volante della mia Lolona.

Più perfetta la «mia» sport

Perché con le vetture sport riesci ad esprimerti al meglio, mentre nella F.1 le tue capacità sono ancora offuscate? Non ti sei ancora ambientata?

Antonio Esposito - Sorrento (NA)

Non direi che con le sport riesco a esprimermi meglio; il fatto è che in F.1 c'è il meglio dell'automobilismo mondiale per quel che riguarda macchine e piloti. La F.1 è un' impegnativa, difficile in un certo senso. Con le sport ho corso sempre con una macchina perfetta, superiore a tutte le altre della stessa cilindrata. Non è questione di ambientamento; il mezzo meccanico conta molto in questo equilibrio.

Correrò a INDY

Bobby Unser, così dice Autosprint, non ti ritiene adatta per correre a Indy, mentre, sempre secondo Unser, Merzario potrebbe correre. Ora ti chiedo, se Merzario che è magrolino potrebbe correre, perché non potresti farlo tu? Forse che non sei dotata di nervi d'acciaio come Arturo?

Gaetano Grasso - Palermo

Per i piloti americani rilasciare dichiarazioni del genere alla stampa specializzata è esclusivamente un problema pubblicitario. Cioè lo fanno a ripetizione, senza pensare spesso a quello che dicono. Bobby Unser è proprio uno di questi, che deve sempre fare rumore con le sue sparate. Io non ho corso a Indy solo perché ho voluto rifiutare quell'offerta; ma penso che prima o poi lo farò e il signor Unser dovrà rivedere le sue idee.

Il mio poker

Come giudichi i piloti che qui ti elenco? Lauda, Brambilla, Regazzoni, Alberto Colombo, Duilio Truffo e MCB?

Ernesto Sartorelli Busto Garolfo (MI)

Per quelli della F.1 non ci sono problemi; manca solo Fittipaldi e poi avremmo fatto il poker dei miei piloti favoriti. Per quel che riguarda gli italiani direi che stanno andando molto bene quest'anno in F.2. Per quel che mi ricordo erano

avversari valorosi, almeno per Colombo, con i quali ho sempre corso molto volentieri.

Emigrante per forza

Vorrei sapere le cause della tua decisione di andare in Inghilterra; pensi che in Italia un pilota venga un poco ostacolato nella sua ascesa ai livelli maggiori?

Franco Lazzarini - Milano

Sono andata in Inghilterra solamente perchè lì mi hanno offerto la possibilità di correre; sarei andata anche in Francia o in qualsiasi altro posto. Certo che in Italia non si riescono ad avere grandi aiuti; ecco perchè molti piloti «emigrano» alla ricerca di fortune migliori.

Vorrei che tu mi spiegassi che differenza c'è fra il correre in Italia o in Inghilterra. E' più facile per un giovane emergere in Italia o in Inghilterra?

Gianfranco Muzio
Palazzo Arcivia (AN)

Tra le differenze più importanti quella che salta all'occhio è che in Inghilterra si corre molto di più che in Italia; ci sono più gare e quindi più possibilità di correre e di farsi notare. Probabilmente in Inghilterra le corse automobilistiche sono più seguite, e per questa ragione anche da parte degli sponsors c'è più interesse per ognuna di queste gare. Ecco le ragioni più semplici; ecco perchè c'è più spazio in Inghilterra per coloro che vogliono diventare corridori professionisti.

Solo forza di volontà

Come può una donna come te resistere con tanta tenacia per quasi 3 ore (1000 Km. di Monza) ad andatura elevatissima?

Sergio Cambiaghi - Villasanta (MI)

E' solo questione di forza di volontà. Più che altro è una questione di nervi, più che di fisico o di forza muscolare; per questa ragione con molta forza di volontà si riescono a raggiungere risultati fantastici.

L'esperienza non basta

Hai bisogno di altre esperienze per entrare a far parte del duello per il titolo mondiale F.1?

Paolo Marconi
Jolanda di Savoia (FE)

L'esperienza non è mai troppa in F.1 ma non è tutto per poter vincere. Ci vuole anche una buona macchina e tanta fortuna.

Se avesse una macchina più competitiva, pensa che riuscirebbe a vincere un Gran Premio?

Marco Guarnieri - Milano

La macchina vuole certamente dire molto nell'economia di una corsa ma non è tutto. Io spero di avere macchine sempre più competitive e spero anche di riuscire a vincere un Gran Premio. Sempre che i miei gentili colleghi me lo lascino fare.

90 gradi per le gomme

A che temperatura, in F.1, le gom-

me diventano buone per fare i tempi?

Fabrizio Scardeani - Brescia

La temperatura ottimale è chiara- mente in funzione delle diverse mescole, comunque in linea di massi- ma sugli 80/90°.

Si, la MORONI per cominciare

Ho sentito circolare la voce secondo la quale lei avrebbe cominciato la sua brillante carriera con le macchine della Scuderia Moroni avente sede a Lodi: è vero o sono

Il motore meno « tirato »

Come mai tu, che hai la stessa macchina di Brambilla, porti a termine molte più corse di lui?

Mariangela... - Torino

Forse perchè lui impegna molto di più il motore, che maggiormente sollecitato è più facile a rompersi. Io non dispongo di motori particolarmente tirati, e per questa ragione concludo più corse di lui.

P.S. Per quanto riguarda Niki Lauda, io non ti ci posso fare nulla. Non hai che da rivolgerti a lui di-

Ho aperto la strada

Pensi che attualmente o in un futuro vicino ci sia in Europa o in Italia qualche guidatrice destinata a seguire le tue orme?

Gianluca Barneschi - Roma

Io mi auguro che altre ragazze seguano presto il mio esempio. E ce ne sono già diverse anche in Italia, basta pensare all'Anna Cambiaghi e alla Serena Pittoni che hanno disputata una ottima Targa Florio quest'anno.

ICKX è solo appiedato

Quale sensazione provi ad affrontare un sorpasso mozzafiato in una curva da 300 all'ora? Pensi che Ickx abbia ancora la possibilità di affermarsi nei Gran Premi oppure che sia un pilota finito?

Marco Vouch - Ciriè (TO)

Non sempre andiamo a 300 all'ora, ma di sorpassi se ne fanno «mozzafiato» piuttosto spesso. Cosa provo non so, non saprei spiegarlo. Forse soddisfazione per la manovra, soddisfazione di poter contare su riflessi, capacità, abilità che mi permettono tutto questo. Non saprei dire meglio.

Di Ickx non penso certo che sia un pilota finito. Certo ora è appiedato, ma penso che con un po' di allenamento e con una buona macchina potrebbe ancora dire la sua in F.1.

Sempre disponibile

Correrai sulla March F.1 fino al termine dell'annata o ti sostituirà Hans Stuck? Nel '76 correrai ancora in F.1 e se sì con quale vettura? Correrai in altre categorie oltre che in F.1?

Thierry Simond - Dailiens (Svizzera)

(Queste domande sono già state rivolte ad altri interlocutori, ma essendo la corrispondente straniera, rivolgiamo di nuovo i quesiti a Lella - n.d.r.).

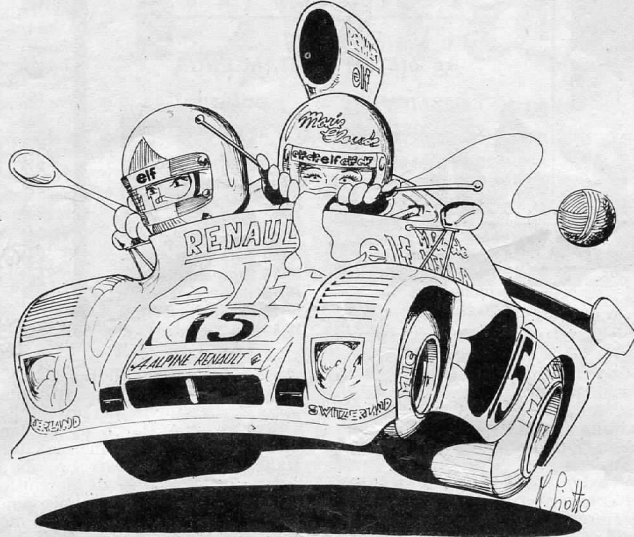
Finirò certamente la stagione con la March del team Lavazza e continuerò la prossima stagione sempre con la F.1 anche se ora non sono ancora in grado di dire con quale macchina. Per le altre categorie direi che sono sempre disponibile, dalla F.5000 ai prototipi. Vaglierò le offerte che mi faranno.

AUTOSPRINT? Abbastanza buono

Tifoso della McLaren e di Fittipaldi vorrei sapere cosa ne pensa di Fittipaldi «pilota» e di Fittipaldi «uomo». Vorrei anche un suo parere sulla rivista AUTOSPRINT che io giudico una delle migliori nel settore. Che macchina guida personalmente?

Adelio Crevatin - Skofije - Jugoslavia

Penso molto bene di entrambi; di Fittipaldi pilota, due volte campione del mondo c'è poco da dire. Di Emerson uomo apprezzo la simpatia, la semplicità e l'amizizia. Anche di AUTOSPRINT penso abbastanza bene, trovo che sia una rivista completa, con buone fotografie e abbastanza aggiornata su tutti i risultati. Io guido attualmente una Renault 17.



solamente voci prive di fondamento?

Maurizio Bonfanti - Lodi

E' vero, le primæ macchine che ho avuto a disposizione per le corse erano preparate e assistite dalla scuderia Moroni di Lodi

Più potenza, ora sulle F. MONZA

Che differenza passa fra il cruscotto della F. Monza con la quale hai cominciato e quello della F.1 March? Quanti giri fa il motore della suddetta F. Monza e che potenza ha? Qual è in Italia la formula addestrativa migliore?

Giuseppe Grimoldi - Brugherio (MI)

Le differenze sono diverse naturalmente; il cruscotto di una F.1 ha più strumenti e quindi necessita di maggior attenzione. Il cruscotto delle F. Monza dispone di un contagiri, di un termometro per la temperatura dell'olio e un manometro per la pressione sempre dell'olio. Ovviamente non ci sono strumenti per l'acqua dal momento che il motore della F. Monza è raffreddato ad aria. Per la potenza e il regime massimo non ricordo bene; mi sembra che una volta si parlasse di 35/38 cavalli a 5600 giri, ma mi risulta che ora è aumentata e si tirano anche 6500 giri. Direi che la F. Monza è molto valida come formula addestrativa per le sue qualità di robustezza e soprattutto di economicità.

rettamente, presso la Ferrari - Maranello (MO).

Cuore e ragioneria

Si è parlato molto di «pilota ragioniere», di «pilota tutto cuore», di «pilota computer». Ora vorrei sapere cosa ne pensi di tutto questo.

Luca Sergio - Palermo

Certamente i giornalisti cercano di etichettare i piloti con aggettivi più o meno altisonanti. Effettivamente esistono dei piloti più calcolatori, come ad esempio Lauda, e di quelli che guidano «col cuore» come ad esempio Peterson. Ma non ci trovo niente di male; ognuno ha il suo carattere, c'è chi è più calcolatore, chi meno. Io ad esempio sono abbastanza precisa per tutto quel che riguarda i particolari prima della gara, anche se poi dopo il via guido molto col cuore.

Indecisa per il 1976

Cosa ne pensa del prossimo Campionato Marche? Pensa che potrà partecipare a qualche gara di questo campionato con le sport o con le silhouettes?

Ariosto Calogero - Caltanissetta

A dire la verità non ho ancora molte idee chiare a proposito del Marche del prossimo anno. Non so ancora chi farà la silhouette; è più probabile che faccia qualche gara con i vecchi prototipi.

COPPA d'oro a MISANO (quasi all'italiana)

MERZARIO e BRAMBILLA contro i giovani F.2

Le ore del SANTAMONICA

SABATO 23 AGOSTO **DOMENICA 24 AGOSTO**

8-8,20 prove Mexico
8,35-9,20 prove F. Ford
9,30-11 prove Formula 2
11,10-12,30 prove Renault
14,30-15 prove Mexico
15,10-16,10 prove Formula Ford
16,20-18,20 prove F. 2
18,30-20 prove Renault

9 1. batteria F. Ford
9,30 2. batteria F. Ford
10 1. batteria Renault
10,30 2. batt. Renault
11 3. batteria Renault
14,30 gara Mexico
15,15 1. manche F. 2
16,15 finale F. Ford
17,15 finale Renault
18,15 2. manche F. 2

num.	pilota	veettura
1)	MERZARIO	Osella-BMW
2)	FRANCIA	Osella-BMW
3)	TRUFFO	Osella-BMW
4)	MARTINI	March-BMW
5)	LEONI	March-BMW
6)	FOSSATI	March-BMW
7)	FLAMMINI	March-BMW
8)	SERBLIN	March-BMW
9)	COLOMBO	March-BMW
10)	« GIMAX »	March-BMW
11)	PESENTI ROSSI	March-BMW
12)	« GIANFRANCO »	March-BMW
14)	PAVESI	March-BMW
15)	CASONI	March-BMW
16)	CERULLI (Giorgio)	March-BMW
18)	BOZZETTO	March-BMW
19)	TURIZIO	March-BMW
20)	DE ALMENARA	March-BMW
21)	KISER	Osella-BMW
22)	WALTHER	March-BMW
23)	BLATTER	March-BMW
24)	KESSEL	March-BMW
25)	R. BINDER	March-BMW
26)	H. BINDER	March-BMW
27)	PRADO	March-BMW
28)	BRAMBILLA (Cinotti)	March-BMW

IL BIGLIETTO UNICO per domenica 24 agosto all'autodromo di MISANO per la F.2 internazionale costa 4000 LIRE. Con questo tagliando (da presentare ai botteghini del SANTAMONICA) i lettori di AUTOSPRINT pagheranno 3000 LIRE.
● Lo sconto NON E' VALIDO per i 300 posti previsti per la TRIBUNA BOX (che costa 6000 LIRE).

MISANO - Tutto è pronto per la 2. Coppa d'Oro Santamonica, la gara-clou della stagione automobilistica all'autodromo di Misano Adriatico, imperniata domenica prossima sulla disputa di una gara di Formula 2 valida per il campionato italiano della specialità, nel quale è in testa Francia, seguito da Serblin, Flammini, Truffo e Martini. Sono previste 2 manches di 25 giri l'una.

Ventisei sono gli iscritti per ora, e fra essi otto sono stranieri. E' iscritto anche Brambilla, che ha come riserva il suo compagno nel team Scaini, Sandro Ciotti. Vedremo cosa deciderà Ron Dennis, data la vicinanza (è sette giorni dopo) della prova europea di Silverstone, che ha tenuto lontani i protagonisti del campionato. Questo non potrà che giovare all'equilibrio della gara, che si annuncia un

REGA vincerà almeno il suo G.P.?

LOSANNA - Come tutte le nazioni che la circondano, anche la Svizzera possiede un tempo il suo circuito automobilistico e vantava il suo Gran Premio che si svolgeva ogni anno, verso la fine d'agosto, sul tracciato del Bremgarten, alle porte di Berna. Ovvio che tale circuito non possedesse molta sicurezza né per il pubblico, né per i piloti, ma era stato costruito nel 1934 quasi per fronteggiare una situazione preoccupante e per dare la possibilità a molti disoccupati di lavorare, vittime della crisi degli anni trenta...

E' sempre stato un Gran Premio carico di gloria e di storia, tanto che il Gran Premio di Svizzera diventò ben presto un « classico » del genere, che permise ai bolidi tedeschi di consacrarne la loro supremazia fino all'inizio della seconda guerra mondiale: Auto Union, grazie a Stuck e Rosemeyer nel 1934 e '36; in seguito la Mercedes con Rodolfo Caracciola nel 1935, '37 e '38 e con Lang nel '39 vinsero le prime sei prove. Nel 1948 la vittoria andò all'Alfetta di

Trossi in una domenica molto sfortunata: Achille Varzi in prova e lo svizzero Christian Kautz, in corsa, perirono. E questo fatto permise agli oppositori delle corse automobilistiche di reagire e di contestare le competizioni. Tuttavia, proprio in quello stesso momento, spero tra il pubblico e sistemato nei pressi della curva di « Heymatt », un ragazzo dodicenne decide in quel momento che le corse automobilistiche dovranno rappresentare tutta la sua vita. Si chiama Joseph Siffert.

Il Gran Premio di Svizzera si vede accrescere d'importanza nel 1950 con la creazione del campionato del mondo per il quale figura naturalmente in calendario e le monoposto transalpine continuano a trionfare: Ascari (Ferrari) nel 1949, poi Nino Farina su Alfa Romeo segnerà a Berna i 9 punti accordati al vincitore, nove punti che gli permettono di diventare il primo campione del mondo piloti. Nel 1951 il pubblico svizzero ha il piacere di conoscere Juan Manuel Fangio che vincerà il Gran Premio con l'Alfa Romeo e un giovane inglese, Stirling Moss. Nel contempo Toulou de Graffenried comincia a stabilire un primato del tutto particolare che nessuno riuscirà mai a superare, quello delle partecipazioni al Gran Premio di Svizzera.

Le due edizioni seguenti sono all'insegna del cavallino rampante di Maranello, una doppietta Ferrari nel 1952 grazie a Taruffi e allo zughiresse Rudi Fischer, completata dalla tripletta l'anno seguente con la vittoria di Ascari.

Il 1954 è caratterizzato dal ritorno della Mercedes con il modello W 196 (720 kg, 265 CV) e di Fangio. Questo binomio è praticamente imbattibile, anche

vero « show » dei piloti italiani, visto che oltre a Brambilla ed ai soliti piloti nostrani che si fanno così onore nella seconda formula, sono iscritti anche Merzario (che avrà una Osella) e Casoni, che disporrà o della March di Vonlanthen o di una delle Chevron-ROC.

Saranno presenti anche alcuni piloti che normalmente non gareggiano in F.2. Fra questi il pilota di F. Italia Farneti, che avrà a disposizione la March 742 di Martini o addirittura la 752 di Leoni, che in questo caso non correrrebbe; poi Bozzetto, che ha trovato un telaio March-Scaini e sta cercando il motore; quindi Pavesi e « Gimax », che avrà una March di Trivellato.

La giornata prevede anche gare per la F. Ford, la Mexico e la Renault 5.

sotto l'acqua scrosciante, e il pilota argentino ignora il fatto che si tratta dell'ultimo Gran Premio di Svizzera al Bremgarten.

L'anno seguente approfittando della tragedia alla 24 Ore di Le Mans, gli avversari svizzeri dello sport automobilistico riescono ad ottenere la proibizione delle corse in circuito nel loro paese. Una proibizione che figura ancor oggi all'art. 52 della legge sulla circolazione stradale.

Con pareri discordanti, il Gran Premio dell'Automobil Club di Svizzera riprende forma e fisionomia dopo 21 anni di attesa. Una vitalità che proverà il 24 agosto prossimo, all'estero, sul circuito di Dijon-

Pierre Jarier (UOP-Shadow); John Watson (Suresnes); Jo Vonlanthen (Williams); Graham Hill (Embassy-Hill); James Hunt (Hesketh); Mario Andretti (Parnelli); Mark Donohue (FNC-Penske); Jean Blanc (CH) (March).

Ora gli organizzatori svizzeri vorrebbero anche Brambilla, ma essendo andata distrutta la MARCH F.1 di Stuck è difficile che si concretizzi. Prima del G.P. in contro franco-svizzero aperto ai gruppi 2 e 4, denominato « Coupe de Lausanne ». Sarà dotato di un trofeo Joseph Siffert attribuito al miglior pilota svizzero e di un trofeo François Cevert destinato al miglior pilota francese.

Le prove libere del G.P. SVIZZERA F. 1 a Digione si svolgeranno venerdì 22 agosto alle 10-12 e 16-17; quelle ufficiali sabato 23 alle 10-12 e 14-15 (ore svizzere). Il G.P. (che sarà trasmesso dalla TV svizzera) partirà alle 14 (ora italiana).



Prenois, in attesa di poter ritornare entro i suoi confini e la sua patria per un « vero » Gran Premio di Svizzera di Formula 1.

Sotto riserva di mutamenti dell'ultima ora, ecco la lista dei piloti ingaggiati d'accordo con Bernie Ecclestone rappresentanti dei costruttori di Formula 1:

Emerson Fittipaldi e Jochen Mass (Marlboro-Texaco); Jody Scheckter e Patrick Depailler-(Tyrell); Ronnie Peterson (Lotus JPS); Carlos Reutemann e Carlos Pace (Martini-Brabham); Lella Lombardi (March); Clay Regazzoni (Ferrari); Jean-

Lo scrittore svizzero Jean Tinguely regalerà al vincitore del Gran Premio di Svizzera un premio Joseph Siffert, sotto forma di una macchina di 60 cm. di altezza mossa da un piccolo motore elettrico. Il pittore francese Pierre Doutréleau offrirà invece al pilota più valoroso questo quadro di cm 350 x 200 dipinto ad olio su novopan, intitolato « Velocità » che rappresenta la Ferrari di Clay Regazzoni in piena velocità con un effetto del tutto particolare, visto dall'occhio umano nel tempo impercettibile di un millesimo di secondo. Il « pilota più valoroso » sarà designato da una giuria presieduta dall'artista e composta da quattro giornalisti.