

## TOUR de CORSE

5-6 novembre 1977

Rally valido quale penultima prova del campionato mondiale marche  
 ● Direttore di corsa: E. Viano

## Così al TRAGUARDO

1. Darniche-Mahe (Fiat Abarth 131) 8.13'40", primi del gr. 4; 2. Pinto-Bernacchini (Lancia Stratos) 8.17'07"; 3. Bacchelli-Scabini (Fiat Abarth 131) 8.24'07"; 4. Carello-Perissinot (Lancia Stratos) 8.25'02"; 5. Vincent-Calvier (Fiat Abarth 131) 8.30'01"; 6. Almeras-Tilber (Porsche Carrera) 8.34'24"; 7. Verini-Russo (Fiat Abarth 131) 8.49'58"; 8. Mouton-Conconi (Fiat Abarth 131) 8.50'48"; 9. Swaton-Cordesse (Porsche Carrera) 8.58'39", primi del gr. 3; 10. Culcheth-Syer (Triumph TR7) 9.04'52"; 11. Lefebvre-Todt (Peugeot 104 ZS) 9.08'01", primi del gr. 2; 12. De Meyer-Veran (Opel Kadett GTE) 9.18'01", primi del gr. 1; 13. Simonetti-Simonetti (Alpine Renault A110) 9.18'26"; 14. Pagani-Carlotti (Autobianchi A112 Abarth) 9.19'22"; 15. Sola-Sola (Alpine Renault A110) 9.19'31"; 16. Sevelinge-Sevelinge (Opel Kadett GTE) 9.20'49"; 17. De Libran-Du Roure (Porsche Carrera) 9.31'03"; 18. Moreau-Baron (Alpine Renault A110) 9.38'24"; 19. Desalgles-Feretti (Opel Kadett GTE) 9.43'03"; 20. Laurent-Marche (Peugeot 104 ZS) 9.46' e 59"

## Così le SPECIALI

**Tavera-Bastelica** (17,1 km): 1. Munari (Lancia Stratos) 14'15"; 2. Serpaggi (Lancia Stratos) 14'26"; 3. Nicolas (Ford Escort RS) 14'27"; 4. Andruet (Fiat Abarth 131) 14'29"; 5. Darniche (Fiat Abarth 131) 14'33".

**Pisbiatello-Coti-Chiavari** (14,8 km): 1. Pinto (Lancia Stratos) 09'54"; 2. Munari 09'56"; 3. Darniche 10'05"; 4. Andruet 10'07"; 5. Nicolas 10'08".

**Acqua-Doria-Stillicione** (16,500 km): 1. Andruet 11'58"; 2. Darniche 11'59"; 3. Manzagol (Porsche C.) 12'00"; 4. Nicolas 12'01"; 5. Pinto 12'01".

**Muratello-Orone** (21,60 km): 1. Pinto 13'42"; 2. Andruet 13'56"; 3. Serpaggi 13'57"; 4. Nicolas 13'58"; 5. Carello 13'59".

**Quenza-Prunelli** (131,30 km): 1. Darniche 1.38'58"; 2. Pinto 1.39'25"; 3. Carello 1.40'37"; 4. Vincent 1.42'04"; 5. Beguin (Alpine A310) 1.42'36".

**Kamiesh-Zonza** (38'50 km): 1. Darniche 21'23"; 2. Nicolas 21'32"; 3. Manzagol 21'44"; 4. Pinto 22'02"; 5. Bacchelli 22'15".

**Olivese-Bains De Guitera** (10,10 km): 1. Darniche 8'13"; 2. Nicolas 8'14"; 3. Bacchelli e Verini 8'28"; 5. Pinto 8'31".

**Palneca-Ghisoni** (34,70 km): 1. Nicolas 25'54"; 2. Pinto 26'03"; 3. Bacchelli 26'14"; 4. Darniche 26'24"; 5. Carello 26'31".

**St. Antoine-Pont St. Laurent** (97,60 km): 1. Pinto 1.12'23"; 2. Nicolas 1.12'29"; 3. Darniche 1.12'36"; 4. Carello 1.13'39"; 5. Beguin 1.13'44".

**Ponte nuovo-Teddia** (97,40 km): 1. Pinto 1.19'03"; 2. Darniche 1.20'31"; 3. Carello 1.20'59"; 4. Bacchelli 1.21'23"; 5. Nicolas 1.21'57".

**Talassani-La Porta** (24,90 km): 1. Darniche 20'01"; 2. Carello 20'18"; 3. Bacchelli 20'20"; 4. Vincent e Almeras 20'47".

**Casta-Pietra Moneta** (17,00 km): 1. Almeras 12'11"; 2. Vincent 12'15"; 3. Darniche 12'24"; 4. Mouton 12'39"; 5. Pinto 12'42".

**Calvi-Vico** (124,30 km): 1. Almeras 1.37'24"; 2. Vincent 1.41'34"; 3. Carello 1.41'49"; 4. Pinto 1.41'50"; 5. Darniche 1.42'32".

## DOPO LA TRAPPOLA DI SABBIA AL LEADER MUNARI



Non è  
mai stato  
così bello

## DALL'INVIATO

**AJACCIO** - Questa edizione del Tour de Corse è stata quella della apoteosi di una formula che attraverso successive evoluzioni ha portato la grande gara pressoché alla perfezione, sia nella concezione generale sia nella organizzazione.

Si sono ripetuti i temi classici, che sono quelli della prova stradale allo stato pressoché puro, con necessità di impegno costante e quindi di costante tensione, perché il tipo di percorso non ammette rilassamento nemmeno in quelli che vengono considerati settori di collegamento tra le prove di velocità vere e proprie.

Le medie imposte, infatti, sono tali da obbligare a spingere a fondo sempre, per non rischiare le penalizzazioni per ritardo ai controlli orari. In pratica, quindi si ha una vera e propria gara di velocità stradale, interrotta soltanto dai controlli orari e di passaggio.

I recenti lavori di miglioramento della rete stradale della Corsica, tuttavia, hanno reso relativamente più facile il compito dei piloti, tanto che le penalizzazioni ai controlli orari sono state proporzionalmente pochine, salvo ovviamente quelle determinate da cause impreviste.

Quel che è importante è che la ten-

denza del Tour de Corse a diventare una vera e propria «Mille Miglia» si è accentuata, anche se quest'anno apparentemente è accaduto il contrario con l'aumento del numero delle prove speciali a confronto delle prove di classifica a tempi imposti.

L'idea fondamentale, che resta valida e che riteniamo possa avere applicazione tra non molto, è quella che noi avevamo avanzata qualche anno fa: giungere ad una semplificazione che in sostanza riduca il numero di prove a due, pur mantenendo il chilometraggio a limiti elevati, persino superiore a quello attuale.

La legge francese impedisce le corse di velocità su strada, ma permette i rallies, che sono ben definiti. Essi debbono avere dei settori a medie imposte, delimitati da controlli orari, ma all'interno di questi settori possono essere inserite delle prove speciali a velocità libera (chi va più forte viene accreditato del miglior tempo ai fini della classifica).

Niente e nessuno impedisce che un settore delimitato da controlli orari posti a qualche centinaio di chilometri di distanza, abbia al suo interno una sola prova speciale il cui chilometraggio sia di poco inferiore a quello del settore stesso.

Si può, in altre parole, giungere a far disputare in pratica solo due prove speciali lunghissime, tali da occupare quasi tutta la distanza totale del «rally». La legge sarebbe rispettata, ma, allo stesso tempo, si avrebbe una vera e propria grande prova di velocità.

Quest'anno, alle caratteristiche eccezionali di questa gara si sono aggiunti anche altri elementi, ad accrescere l'importanza del tour.

La situazione del campionato mondiale marche, con l'equilibrio esistente tra Fiat e Ford alla vigilia, ha portato la squadra italiana a mettere in campo uno squadrone che ha alzato molto il tono della gara. La Ford ha ovviamente risposto, anche se in misura minore, ed alle due squadre impegnate nel campionato mondiale si sono aggiunte quelle della Lancia, Peugeot, British Leyland e Toyota.

Delle grandi mancava soltanto la Renault, impegnata come è in altre attività e tra l'altro priva ancora di una macchina capace di battersi alla pari con la Lancia Stratos, che restano le macchine ideali per questo genere di prove.

Ad aggiungere valore a questa edizione del Tour de Corse, davvero eccezionale, è venuto anche il bel tempo, che ha permesso confronti non influenzati da elementi esterni. Il 1977 sarà ricordato come annata eccezionale, anche se il Tour de Corse ci ha abituati a continui miglioramenti.

Finalmente  
(dopo 6 anni)  
l'iride Fiat

**AJACCIO** - La Fiat ha concluso sul terreno della Corsica la sua campagna di attacco al titolo di campione del mondo dei rallies. La vittoria di Bernard Darniche e della 131 Mirafiori Abarth, che tutto sommato era tra le cose prevedibili, ha suggellato una stagione che è stata notevolissima sotto ogni aspetto e che ha dimostrato non soltanto che anche con una berlina si possono ottenere grandi risultati, ma soprattutto che la squadra italiana è arrivata ad un grado di efficienza che pochissime altre formazioni possono vantare.

Fiat campione del mondo dopo sei anni di tentativi. E' il passaggio del bastone della staffetta tra la grande casa madre e la Lancia, che questo titolo aveva conquistato negli anni scorsi per merito della ineguagliabile Stratos, la macchina che era nata per le corse, come «arma assoluta» per le corse specifiche cui era destinata.

UN SOLO DUBBIO:  
CHI, IL PILOTA?

La Lancia, che aveva rinunciato alla corsa al campionato mondiale, in questa stagione impostata sulle 131 Abarth, ha chiuso anche lei il Tour de Corse con gloria. Due Fiat e due Lancia intercalate nella classifica generale con una terza Fiat subito dietro, sono un successo massiccio che nessuno può discutere e che d'altronde nessuno ha mai discusso. Ditemo anzi che persino la gente di fuori dei nostri confini era convinta che la vittoria doveva essere una faccenda tra uomini della Fiat, lasciando aperto soltanto il dubbio sul pilota, convinti tutti che si potesse scegliere solo tra Darniche ed Andruet.

Fiat campione del mondo è avvenimento che era atteso, dopo i successi ottenuti in questa stagione e che hanno avuto a Sanremo il colpo decisivo verso il gradino più alto. Però anche se era attesa e persino scontata, questa affermazione di massa e la conquista del titolo sono cosa molto allegra, perché concludono una stagione che per l'automobilismo italiano è trionfale.

Il titolo di campione del mondo della Fiat, primo nella storia della nostra grande Casa, si aggiunge infatti al duplice titolo della Ferrari, al quasi certo cam-

Campionato  
Mondiale  
Rallies per  
Marche

	Montecarlo	Svezia	Portogallo	Safari	Nuova Zelanda	Acropoli	1000 Laghi	Canada	Sanremo	Corsica	TOTALE
Fiat	16	14	18	18	(12)	16	18	18	18	18	136
Ford	—	14	16	18	16	18	18	14	10	—	124
Opel	9	17	13	—	—	4	8	—	13	—	64
Lancia	18	—	—	14	—	—	—	—	12	16	60
Toyota	—	10	14	—	9	—	—	9	—	—	42
Datsun	—	—	—	16	—	14	—	10	—	—	40
Porsche	14	—	4	—	—	—	—	—	9	8	35
Saab	—	18	—	—	—	—	—	10	—	—	28
Chrysler	—	—	—	—	—	10	14	—	—	—	24
Mitsubishi	—	—	—	12	2	—	—	8	—	—	22



## Con le ruote più piccole

Una delle novità di maggior rilievo sulle Fiat «da mondiale» è stata l'adozione di cerchi anteriori molto più stretti del normale (da 8" anziché da 10"). La ragione era dovuta all'eccessivo affaticamento che i cerchi più larghi avrebbero provocato ai piloti con tanto asfalto tortuoso.

## Senza «seconda» subito PINTO

Un grosso spavento è stato passato all'inizio da Pinto e Bernacchini. Ad un certo punto la loro seconda non voleva più saperne di entrare ed allora Pinto si è ben guardato dall'usarla. Poi, alla prima assistenza dopo il settore cronometrato e lunghissimo che finiva ad Olivese gliel'hanno addirittura tolta così che i due piloti Lancia hanno dovuto fare quasi tutta la gara senza una marcia fondamentale come questa in un rally tortuoso come quello corso.



Grosso spavento per Ninni Russo in questo arrivo un po' lungo di Verini (sotto). Si notino i cerchi stretti anteriori. Sopra Pinto e Bernacchini cambiano una gomma che si è dechappata. A sinistra Munari e Sodano in azione



pionato mondiale piloti di Munari, al campionato europeo della Stratos di Darniche ed anche al campionato mondiale Sport dell'Alfa Romeo. Senza contare i successi nelle altre categorie.

Sono cose che contano, e che fanno tanto piacere, sollevando anche gli spiriti in questi tempi di forzata depressione.

La Fiat ha portato le sue 131 alla massima affermazione nel campo delle gare stradali. Lo ha fatto scegliendo la macchina che poteva essere perfezionata in funzione dell'impiego specifico, ha costruito una squadra massiccia e potente, ha organizzato una équipe di meccanici che — lo abbiamo visto coi nostri occhi nella notte di Ajaccio — sono di efficienza tedesca, di calma inglese e di intelligenza italiana, perfetti insomma. Accanto alla Fiat sono state la Pirelli con le sue gomme eccezionali, la Magneti Marelli con la sua tecnica avanzata. Il successo che celebriamo è frutto di tutto questo, e lo sport italiano deve esserne grato.

La vittoria in Corsica era pressoché scontata, nel «Gruppo». Si poteva però presumere che la Lancia, con Munari e Pinto che sono eccellenti, e con le Stratos che restano superiori, potesse pregiudicare il successo parziale delle 131 Abarth, senza peraltro mettere in pericolo quello finale nel campionato. Munari non ha avuto fortuna. La sua uscita di strada, su terriccio paratosi all'improvviso sotto le sue ruote (nella scomoda posizione di «agripista») gli ha tolto la possibilità di ottenere una terza vittoria, traguardo al quale egli puntava.

Era una occasione splendida, per Munari e la Stratos, di fare una gara che non avrebbe avuto problemi, perché il tempo è stato eccellente, come da molto non accadeva in Corsica, per effetto dell'estate ritardata che sta compensando coloro che hanno avuto giorni uggiosi durante le vacanze. Tempo bellissimo, strade perfette (nel senso che non erano alterate dal tempo), c'era tutto perché la Stratos potesse dare a Munari la terza vittoria in Corsica. Invece c'è stata la trappola della terra e della macchina finita nel fossato, senza possibilità di recupero. Ottenere la terza vittoria è molto duro, qui, e lo sanno in molti. Adesso a quota tre sono Orsini, Andruet e Darniche, il che promette per l'anno venturo una battaglia feroce tra Darniche ed Andruet, nel tentativo di arrivare ai quattro successi.

Andruet pensava proprio di potercela fare, quest'anno. E' stato fermato da un

incidente banalissimo, la rottura di un cavetto che ha privato la sua macchina della illuminazione, impedendogli di continuare nella notte. Era certamente molto deluso, Andruet, e lo si capisce.

Così come era deluso Munari nella notte, quando è arrivato in sala stampa a raccontarci la sua disavventura.

Deluso, anche, avrebbe avuto ragione di essere Lele Pinto. Aveva conquistato la prima posizione a forza di classe, sfruttando le sue qualità e quelle della macchina. E ciò, nonostante un dolore ad un braccio che gli rendeva difficilissima la guida. Si è rifiutato di seguire i consigli del medico, il dottor Bartoletti che anche qui era prodigo di assistenza per i piloti italiani, ed ha voluto continuare. Al termine della prova, nonostante che gli fosse sfuggita la possibilità di vittoria, era contento ugualmente, nella consapevolezza di aver fatto una delle sue più belle corse.

## QUARTO POSTO CON SOSPETTO

Così come era contento Carello, che per la prima volta guidava fuori dai nostri confini, che affrontava la «bestia feroce» che è il Tour de Corse, e che dopo un avvio prudente si è rinfrancato correndo la parte finale con moltissima autorità. Il suo sarebbe stato terzo posto assoluto, una bella impresa comunque, ma una penalizzazione ad un controllo orario (sospetta di... suggerimenti), lo ha posto al quarto. A favore di Bacchelli che ha fatto anche lui la sua gara regolare, solo leggermente inferiore a quel che gli sarebbe stato possibile, per via di indolenzimenti cui non era preparato.

E Maurizio Verini, che con Ninni Russo finisce anche lui bene, ha avuto una disavventura che gli è costata un piazzamento che certo sarebbe stato molto più bello.

Le tre macchine della Fiat France, che hanno avuto una assistenza adeguata ma non pari a quelle ufficiali, sono al traguardo e molto bene, tanto bene che Darniche ha vinto. Eccellente la prova di Michele Mouton, che ha fatto questa corsa per la Fiat quale fatto eccezionale, non potendosi staccare per il futuro dai suoi impegni con la Elf. E molto buona anche quella del giovane Vincent, al quale finalmente una macchina buona ha permesso di far valere le sue qualità.

Contro lo squadrone della Fiat e della Lancia c'era la Ford, a tentare di contrastare la conquista del campionato mondiale. Brookes non era certo uomo da classifica alta, perché questa non è corsa di quelle che lui preferisce, ma Nicolas sì. E Nicolas è stato per parecchio una «spina» nel piede di Audetto e Fiorio, che erano i registi della spedizione torinese.

Nicolas ha fatto la sua corsa al meglio, ammirevole, ma la macchina ha ceduto, come si poteva prevedere. E così per la Fiat è stata via libera. C' erano però anche altri motivi. La presenza delle Triumph TR 7, ad esempio, con due macchine che avrebbero potuto far bella figura. Quella di Pond che è il più veloce, si è ritirata subito, ed è stato un peccato. L'altra è arrivata in fondo ed è classificata abbastanza bene. L'esperienza della Casa inglese è quindi positiva, e potrebbe essere la porta aperta per un intervento continuo e massiccio in futuro.

C'erano anche le piccole Peugeot ufficiali, a dare una loro nota interessante alla corsa. Due delle tre sono all'arrivo, e manca solo quella di Makinen che è finito fuori strada per non investire la Fiat di Andruet ferma nel buio. La loro dimostrazione è stata molto buona, anche se i piloti avrebbero preferito (e forse erano gli unici) che il tempo fosse decisamente brutto.

E nonostante la forma assolutamente privata e poco temibile, si è visto che anche le Renault Alpine possono ancora dire qualche parola in questa gara tanto difficile. Pur se il patetico Manzagol ed il volitivo Beguin non sono all'arrivo.

Hanno deluso le Toyota della Aseptogy: La squadra delle ragazze non è andata lontano. Anna Cambiaghi è stata fermata subito, le altre poco dopo. Le macchine erano state messe in strada senza praticamente aver subito nessuna preparazione e la Corsica non ammette cose del genere.

E' stata una grande festa per tutti, il Tour de Corse del 1977, una edizione da ricordare. Mai viste tante macchine e tanto interesse. Mai visto tanto pubblico per le strade. La sua formula è di quelle che sono capaci di eccitare la fantasia della gente, di appassionare. Per noi che ne torniamo con la gioia del successo delle nostre macchine, è ancora più bello.

**Franco Lini**

## Per il TG 2 aveva vinto ANDRUET!

*Domenica sera, in redazione, siamo stati tempestati di telefonate di increduli lettori rimasti a bocca aperta davanti al video, il pomeriggio, alla comunicazione ufficiale della vittoria della Fiat di Andruet al Tour de Corse, notizia che ovviamente contrastava con la notizia del ritiro dello stesso Andruet pubblicata in mattinata da tutti i quotidiani. Il fatto è veramente indimenticabile: la televisione di Stato, per cui si paga un salatissimo canone, non può permettersi una disinformazione ed una faciloneria di questa portata, soprattutto se poi la notizia è più volte ripetuta da uno dei telegiornali del TG 2 che si dice tra i più d'avvenire, Giorgio Martino. Questi non ha il diritto di crederci esperto solo di calcio, di atletica o di nuoto, manifestando di contro un razzismo sportivo oltremodo ingiustificato, con la faciloneria con la quale, oltre che equivocare tra Darniche e Andruet gli ha fatto dire che l'ultimo appuntamento stagionale per la Fiat sarebbe stato il Gran Premio di Inghilterra quasi che le 131 Abarth fossero delle Formula 1 e non delle vetture da rallies.*

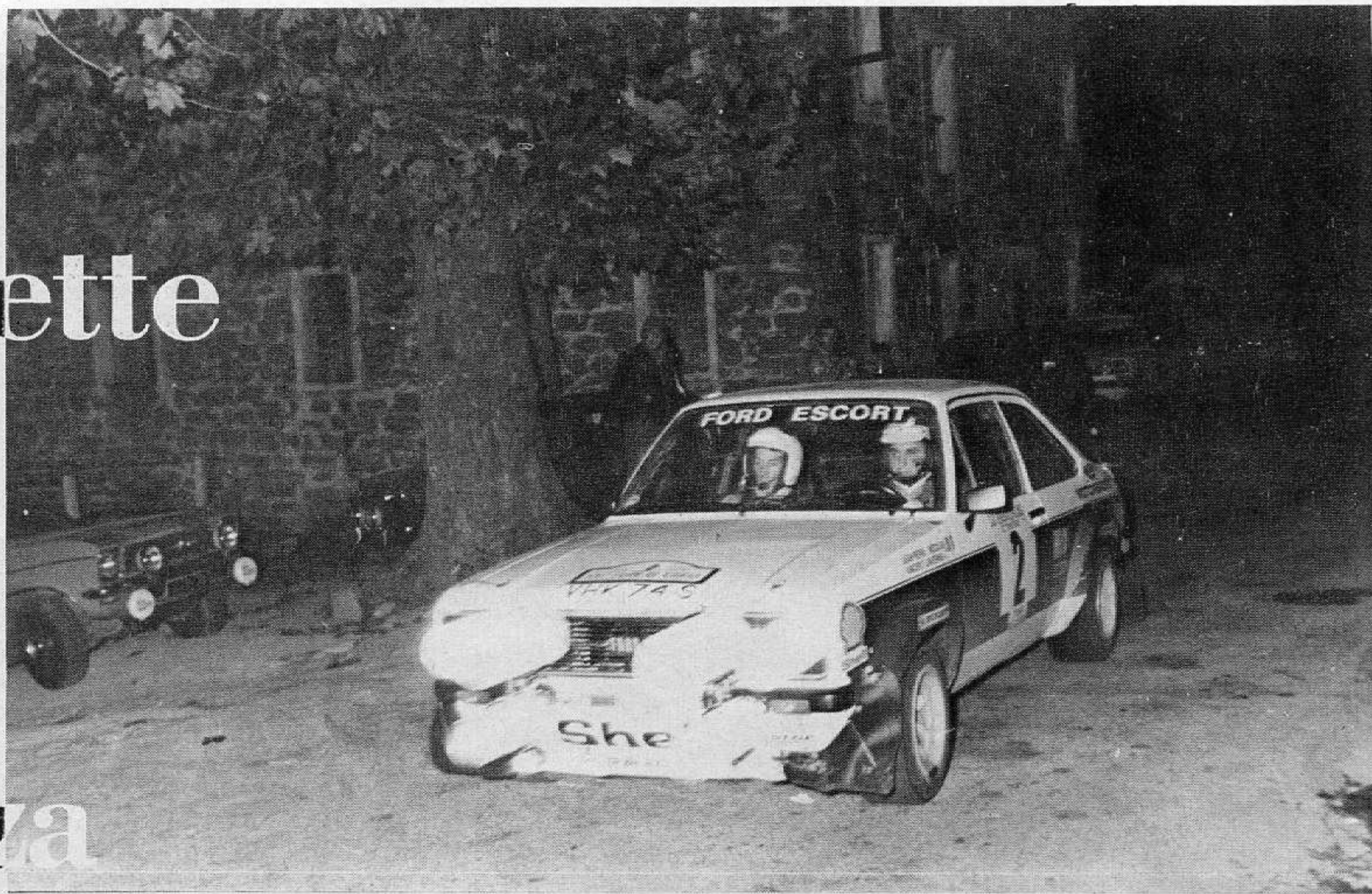
## Tutti ritirati i nostri piloti

AJACCIO - C'erano dodici equipaggi italiani, alla partenza del Tour de Corse, ma all'arrivo ce ne sono soltanto quattro, e sono tutti appartenenti alle squadre ufficiali. Gli altri hanno tutti dovuto abbandonare, per ragioni diverse. MUNARI-SODANO per la uscita di strada che ha probabilmente privato la Lancia della vittoria, ANNA CAMBIAGHI-LUANA VANZI, fermate alla prima prova per mancanza di accensione. Nella prima prova hanno abbandonato anche ONTANO-FIORUCCI (Lancia Beta Coupé), mentre sono rimasti in gara più a lungo «ICUDRAC» MARENGHI, NIGIOTTI-ARDISSON, DERIU-BERNARDINI e URAS-MARTIN f.t.m.



ALLE SPALLE DI MUNARI  
SOFFRONO UN PO' LE FIAT

# NICOLAS mette paura... CARELLO tranquillizza



Al suo rientro Nicolas ha sorpreso tutti per la grande decisione con cui ha attaccato le Fiat

**AJACCIO** - Cronaca relativamente breve, perché la successione degli avvenimenti è stata lineare, senza alcuno dei drammi che si producono spesso in questa gara, a seguito delle condizioni del tempo. Stavolta le condizioni sono state eccellenti durante tutta la gara, con cielo pressoché sempre sgombro e temperature quasi estive.

Le strade si sono quindi mantenute in buono stato, salvo qualche placca di umidità al calare della notte, ma non tali da dare preoccupazioni.

Hanno preso la partenza 119 macchine.

sione di non forzare.

Nella seconda prova speciale era la Stratos di Pinto ad ottenere il miglior tempo assoluto, con un paio di secondi di vantaggio su Munari, seguiti dalle Fiat di Darniche e Andruet che erano davanti alla Ford di Nicolas. Subito dopo le Fiat di Verini e Bacchelli, le Stratos di Carello e Serpaggi e la Fiat di Vincent.

Mas con la Porsche era il primo delle gruppo tre, Coulomies, su Opel, primo del gruppo due e Clarr primo del Gruppo uno con la Opel Kadett.

Era nel corso della terza prova specia-

ly di Montecarlo quando degli spettatori, avidi di emozioni, avevano messo sulla strada della neve fresca. Munari afferma infatti che si vedevano i segni delle mani di qualcuno, dal bordo della strada verso il centro. Comunque sia, la Stratos è uscita in una curva lenta, ma tanto all'improvviso che Munari non ha avuto il tempo di reagire.

I danni alla macchina sono stati gravi, ed anche se Munari ha potuto raggiungere la fine della prova, la assistenza Lancia non ha potuto effettuare la riparazione, per cui ha dovuto abbandonare.

prendere confidenza con la macchina e col terreno, otteneva il quinto posto seguito da Vincent mentre per Darniche c'era un ritardo di una ventina di secondi.

La prima delle lunghe prove cronometrate vedeva la riscossa completa di Darniche che aveva un vantaggio rilevante su Pinto, più ancora su Carello, Vincent, Beguin e infine Nicolas.

Era nel corso di questa prova che Andruet, che andava molto forte, doveva fermarsi. Nel buio della notte che era scesa, la macchina restava senza luce completamente, e così gli era impossibile continuare, restava fermo ai bordi della strada ed era anche un ostacolo per gli altri, tanto è vero che la Peugeot di Mäkinen usciva di strada per evitare la collisione, dopo aver scoperto la Fiat ferma.

A questo punto Darniche era saldamente in testa alla classifica, tanto più che Nicolas aveva accusato un ritardo di minuti a seguito di una foratura. Soltanto Lele Pinto restava a ridosso della Fiat, con al terzo posto la Fiat di Vincent, quarta la Ford di Nicolas e quinta la Alpine di Beguin.

C'erano guai per Verini, che gli hanno pregiudicato il mantenimento della posizione notevole che occupava. Una perdita di olio faceva temere che il motore potesse soffrire, eppoi l'olio che usciva da un tubo rotto andava anche parzialmente a finire sui freni. Così per Verini il terminare questa lunga tappa è stato difficile e meritorio. Perdeva però oltre tredici minuti in classifica generale.

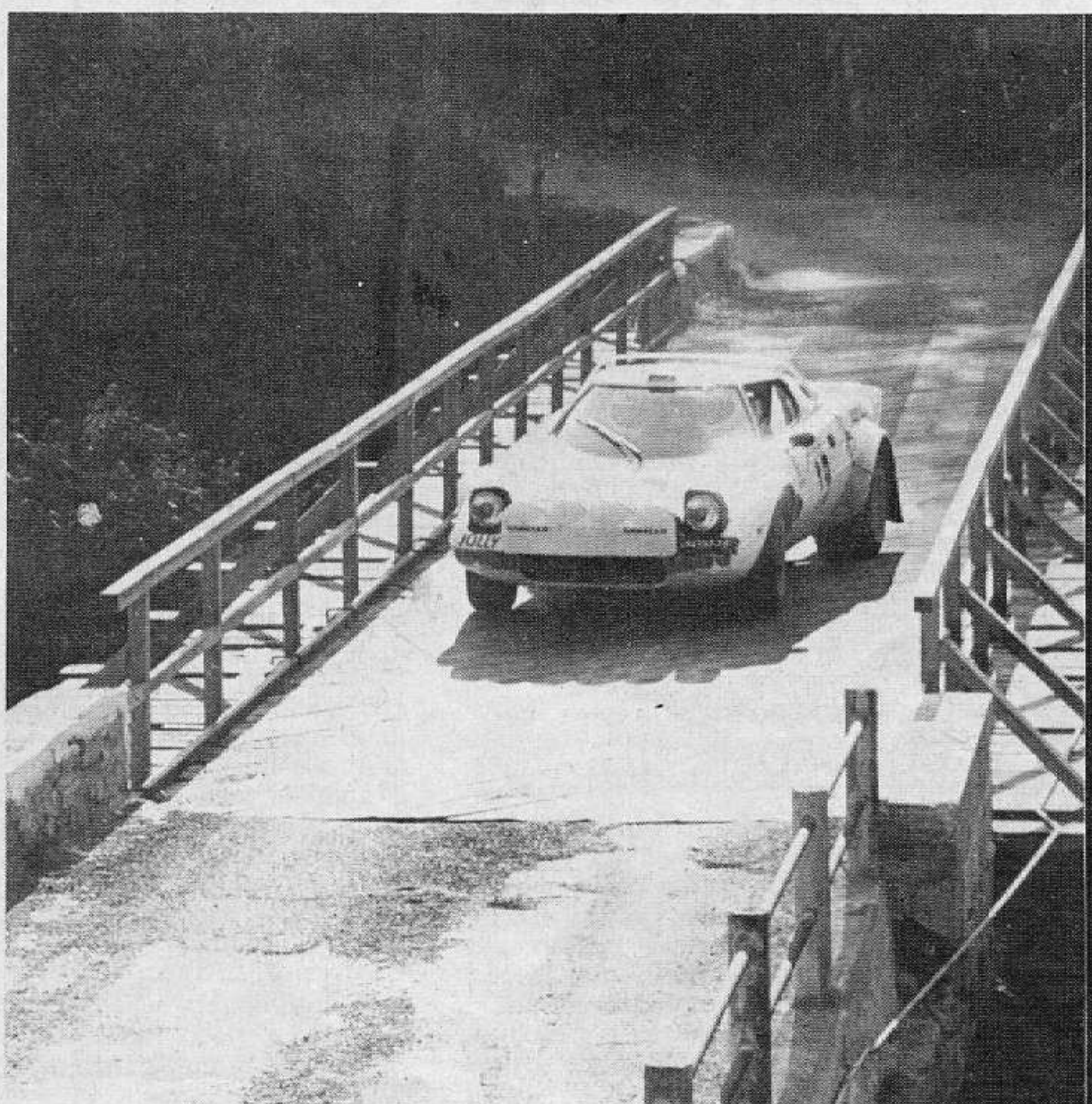
Nella penultima prova speciale della prima tappa era ancora Darniche a fare il miglior tempo, con Nicolas peraltro poco lontano, e terzo era Manzagol, con la Alpine berlina. Il risultato si ripeteva nella prova successiva, con Darniche e Nicolas in testa, seguiti però da Bacchelli, Verini e Pinto. Cosicché alla fine della prima tappa, prima della neutralizzazione di Ajaccio, la classifica generale vedeva Darniche in testa con oltre un minuto di vantaggio su Pinto ed oltre quattro minuti sulla Ford di Nicolas. Da segnalare la bella gara di Michele Mouton, che era però affaticata dalla posizione di guida per lei inabituale, e la rimonta di Verini che era decimo assoluto.

Nicolas riusciva ad ottenere il miglior tempo nella prima prova della seconda tappa, davanti a Pinto il quale poteva così avvicinarsi ulteriormente a Darniche nella classifica generale. Pinto, peraltro, soffriva molto per un dolore al braccio ed alla spalla, avendo difficoltà a guidare. Il che non gli impediva di camminare forte.

La lunga prova speciale in piena notte, tra Sant'Antonio e Ponte San Lorenzo, permetteva a Pinto di recuperare ancora. Nicolas era secondo, con Darniche terzo e



Bacchelli, tornato occasionalmente con Scabini ha conquistato un prezioso terzo posto per la Fiat



Eccezionale l'esordio internazionale della coppia Carello-Perissinot con la Lancia Stratos già nella versione 1978

Nel corso della prima prova speciale tra i ritiri sono da registrare quelli di Anna Cambiaghi e di Pond (Triumph). La Cambiaghi ha avuto guai con la accensione, con continuo spegnimento del motore, mentre Pond ha avuto il cambio bloccato.

Miglior tempo a Munari, davanti a Serpaggi, Nicolas, Andruet, Darniche, Verini, Manzagol. Serpaggi è andato relativamente forte su strade che conosce benissimo (abita proprio da quelle parti) mentre la Ford di Nicolas si rilevava pericolosa, anche se Munari dava l'impres-

le che spartiva la Stratos di Munari. Una uscita di strada assolutamente fortuita, dovuta a terriccio presente sull'asfalto, nel mezzo di una curva. Qualcuno ha avanzato il sospetto che si trattasse di un vero e proprio attentato, perché rivolto contro l'italiano, ma la supposizione non regge perché la terra sarebbe rimasta anche per gli altri. Forse è stato l'acquazzone che si era abbattuto sulla zona nella giornata di venerdì, a far scendere terriccio, o forse è stata una bravata del genere di quella che è costata cara alla Renault sul Turini durante un recente ral-

Nella stessa prova si è verificato anche un incidente abbastanza serio con la uscita di strada della Toyota di Smack, che ha riportato la frattura di una gamba.

A questo punto in classifica generale era primo Andruet, con due secondi di vantaggio sulla Ford di Nicolas e tre sulla Fiat di Darniche. Quindici macchine avevano già abbandonato.

Pinto otteneva il miglior tempo nella prova successiva e così riduceva lo svantaggio nei confronti di Andruet il quale era secondo mentre terzo era Serpaggi e quarto Nicolas. Carello, che cominciava a



# DARNICHE vorrebbe (in premio) una 131 per il BANDAMA

**AJACCIO** - La grande avventura del Rally del Bandama si ripeterà anche quest'anno seguendo la tradizione di questa prova «matta» che vanta come titolo di gloria il fatto che nessuno sia riuscito a terminarla nell'edizione 1972.

E' un Rally, dicono, ma è soprattutto una enorme sfida alla natura dell'Africa, al sole, alla sabbia, da parte di uomini dotati dei mezzi della civilizzazione: le automobili.

Il Bandama si ripete quest'anno con le sue caratteristiche abituali, ormai cristallizzate dalla esperienza, mantenendo il suo percorso che rimane immutato anche se vi sarà la innovazione di un allungamento di percorso, portato da 5.000 a 5.500 chilometri, con la media generale da «rispettare» portata da 100 a 110 chilometri orari (in qualche caso di più). In sostanza vi sarà un indurimento delle difficoltà, ma ciononostante pare che vi siano piloti che affermano di essere capaci di passare senza penalizzazioni in taluni settori, pur se nessuno crede di poterlo fare dappertutto.

E' la varietà delle strade, a fare del Bandama la prova forse peggiore della fa-

mosissima triade composta da Safari-Marocco-Bandama e che ha fatto la fama delle gare africane, oltre che della Peugeot che vi si è impegnata a fondo.

Proprio la Peugeot appare la favorita anche nell'edizione 1977, che si disputerà dal 14 al 18 dicembre, avendo deciso di inviare in Costa d'Avorio un vero e proprio squadrone, con quattro coupé V6 affidate a Mäkinen, Mikkola, Nicolas e Pescarolo, una berlina 4 cilindri che sarà guidata da Lefebvre, più due altre berline ed una 104 che si affiancheranno alla squadra ufficiale.

A contrastare la Peugeot, però, vi sarà stavolta la giapponese Mitsubishi, con due macchine che certo saranno all'altezza del loro compito perché sono affidate ai due piloti che tutti riconoscono come gli specialisti migliori di questo genere di prove: l'indiano Joginder Singh, tre volte vincitore del Safari e Cowan che ha vinto due volte la Londra-Sidney e sei volte il Southern Cross australiano.

Gli organizzatori dicono che vi è anche la possibilità di vedere all'opera anche un

paio di Fiat 131, una delle quali guidata da Darniche, ma alla Fiat affermano che questa prova non è nei loro programmi. Potrebbe darsi che la partecipazione sia fatta a titolo privato...

Vi sono invece maggiori possibilità di vedere le Renault 5 Alpine Gruppo 2 coi piloti ufficiali Frequelin e Ragnotti, e sarebbe un fatto interessante.

La gara attira comunque anche un buon numero di dilettanti, anche perché gli organizzatori hanno predisposto notevoli facilitazioni, con tariffe specialissime per il trasporto dei piloti e dei meccanici, ed anche delle macchine, e con notevole dotazione di premi.

Probabilmente vi sarà una sessantina di macchine, alla partenza della prova, divisa in cinque tappe.

Le iscrizioni si chiuderanno il 21 novembre, per cui non è possibile dare adesso un quadro della partecipazione, ma comunque questa gara ha dalla sua il fascino dell'avventura straordinaria che basta a renderla affascinante.



Anche Michele Mouton debuttava con la Fiat 131. Si è comportata bene

Carello al quarto posto mentre Bacchelli e Verini erano superati dalla Alpine di Bequin e dalla Porsche di Almeras.

Dopo questa prova la classifica generale vedeva Darniche primo con 41 secondi di vantaggio su Pinto mentre Nicolas era a più tre minuti e mezzo. Nel frattempo era scomparsa la Stratos di Serpaggi, che aveva rotto il motore, privando la corsa di un possibile protagonista.

A questo punto, mentre si annunciava il giorno, restavano in gara soltanto cinquanta macchine, perché la gara era stata troppo dura per parecchi.

Pinto attaccava nella prova successiva e riusciva ad andare in testa alla classifica generale. Darniche seguiva bene, con dietro Carello e Bacchelli, mentre per Nicolas vi era un ulteriore ritardo di oltre due minuti. Il recupero di Pinto era stato notevolissimo, tenuto conto delle sue condizioni fisiche. I ranghi si assottigliavano, perché altre otto macchine dovevano abbandonare.

Con la luce del giorno la gara si decideva nella prova successiva, la classica Talasani-La Porta. Pinto era ritardato di tre minuti e mezzo a seguito di una foratura, per cui Darniche poteva contare su un vantaggio diventato enorme. Carello otteneva il secondo tempo e Bacchelli il terzo seguito da Vincent, il quale aveva molte difficoltà per una alterazione della geometria dello sterzo in seguito ad un urto con una macchina di spettatori imprudenti. Almeras con la Porsche era ancora molto forte ed anche Michele Mouton si faceva valere.

Il fatto più importante era però, dopo la foratura di Pinto, il ritiro della Ford di Nicolas, per blocco del cambio in seguito ad una perdita del lubrificante. Con

la scomparsa della Ford per la Fiat che aveva le sue macchine nelle prime posizioni era la sicurezza del campionato mondiale.

E per Darniche la situazione diventava molto favorevole, permettendogli di poter guidare nel resto della gara con molto meno assillo.

A questo punto anche le disposizioni dei direttori sportivi entravano in giuoco, consigliando il mantenimento delle posizioni. E così nelle ultime due prove si assisteva alla affermazione della Porsche di Almeras, il quale recuperava posizioni in classifica generale.

Pinto riduceva peraltro il suo svantaggio di qualche manciata di secondi, nel corso della lunga prova finale che tra l'altro era su strade abbastanza veloci, favorevoli alla Stratos. Una iniezione di novocaina aveva alleviato il dolore al braccio, permettendogli di continuare anche contro il parere del medico della squadra, che avrebbe voluto fermarlo. La prova di Lele Pinto è stata davvero formidabile.

All'arrivo ad Ajaccio si è verificata anche la sorpresa della penalizzazione di Carello, arrivato al controllo orario con un minuto di ritardo. Una cosa poco comprensibile, dato che si trattava di un controllo facile e lui non aveva avuto nessun guaio. Tuttavia ciò può essere stato preordinato, per dare modo alla Fiat di Bacchelli di essere terza nella classifica generale. La direzione di gara del «Gruppo» non aveva voluto tralasciare nessuna possibilità.

All'arrivo si sono presentate 34 macchine, molte di più di quanto si potesse pronosticare.

## BIS QUASI CONSECUTIVO NEL TRN A BIELLA

# DALLA POZZA una buona... LANA

**BIELLA** - Federico Ormezzano era decisamente il favoritissimo e l'uomo da battere tra gli iscritti al quinto Rally Nazionale della Lana Trofeo Lana Gatto e l'entusiasmo e l'attesa fra il pubblico dei suoi fans erano alle stelle. Certo, disporre di una macchina competitiva quale la Kadett gr. 4 sulle strade di casa sua era una soddisfazione che «tramezzino» si era ben guadagnato dopo una stagione brillantissima e dopo soprattutto aver portato quella vettura ad un trionfo inseguito invano per anni.

Purtroppo è venuto un secco veto da parte della General Motors e ad Ormezzano da buon professionista non è rimasto che pronunciare un educato obbedisco senza commenti. Ha trovato comunque subito il modo di distrarsi accettando di buon grado e con il suo ben noto spirito allegro l'invito dello sponsor della manifestazione, la lana Gatto, a posare per alcune foto di moda. Fasciato in una candida tuta non proprio ignifuga e certamente non omologata, un po' stile anni ruggenti lo abbiamo così visto farsi fotografare vicino alle macchine dei suoi mancati avversari nel parco verifiche attorniato da un grappolo di stupende figliole dapprima un po' impacciato poi sempre più disinvolto e compiaciuto.

Ma veniamo alla corsa che si articolava su un percorso di 220 km con dieci prove speciali. Primo a prendere

il via era Bellostà, quasi un locale, buon conoscitore del percorso e decisamente a far tornare in casa Maglioli la vittoria della corsa, quasi ormai una tradizione, dopo le vittorie degli ultimi tre anni da parte di Besozzi. Già nella prima prova però era un Dalla Pozza in forma smagliante a precedere seppur di poco, con la sua Porsche, la Stratos del novarese, dietro le 131 di Pasetti e la 124 di Tacchini. Alla seconda prova il primo colpo di scena: Tacchini rompeva il cambio ed era fuori gioco, mentre Dalla Pozza rafforzava il vantaggio davanti a Pasetti e Cesari con l'altra 131 del Jolly ed a Bellostà. Nella terza prova considerata la più dura e completa dell'intero percorso anche Bellostà era costretto ad abbandonare per incidente mentre si registrava un volo disastroso da parte della Kadett della Pons e della Gatti senza per fortuna alcuna conseguenza per il noto ed affiatato equipaggio femminile.

Terno, quaterna e quina per Dalla Pozza nelle prove seguenti davanti ai soliti avversari a cui si aggiungevano minacciosi anche Cane, Lipizer, Uzzani ed il locale Perazio con le Porsche. Terminava così il primo giro tutto corso fra due impressionanti ali di folla ottima-

g. m.

CONTINUA A PAGINA 30



f. l. Dopo tanti ritiri, il magic-moment di Dalla Pozza è continuato anche a Biella



CONTINUAZIONE DA PAG. 29

mente controllata da una organizzazione ad un livello da molti riconosciuto ben superiore alla media. Alla sesta ed alla settima prova era ancora il veneto della San Marco a farla da padrone, la storia si faceva ormai monotona ed il distacco seppure roscchiato a poco a poco sempre consistente. Nella ottava prova era Cesari a finire davanti a Dalla Pozza per 11". Tornava a vincere Dalla Pozza nella nona fatica davanti a Uzzeni ed a Pasetti, mentre nella decima era Lipizer a roscchiare un secondo al compagno di scuderia che vinceva così più che meritatamente con un trionfo tipo Montecarlo con podio e magnum di champagne.

Complessivamente una gara combattutissima, veloce, tutta guidata ed approvata all'unanimità con Pasetti-Barban finiti al posto d'onore seguiti da Cane-Viglione con il gruppo 3, Cesari-Rollino, Uzzeni-Fogagnolo e Lipizer-Cernigai. La lotta in casa tra Perazio e Palladino con le Porsche gruppo 3 è stata vinta dal primo, mentre Zuccarello è stato il migliore nel gruppo 1 con la Opel.

Discorso a sé merita la classifica degli equipaggi femminili in numero record alla partenza. Subito fuori per noie al cambio le cugine Boggio, via alla terza prova la Pons per l'incidente sopra accennato, la lotta si è ristretta tra Rabusin-Morelli e Corio-Anselma, lotta incerta sino all'ultimo, poi le prime, con la Kadett gruppo 1 di Zandonà, hanno finito per avere la meglio sulle avversarie torinesi con la 124 Abarth. La gara si è svolta con cronometrica precisione e regolarità con parecchie uscite, ma senza la benché minima conseguenza per i piloti.

## Vorrebbero FOYT per sostituire Hulman a INDY

INDIANAPOLIS - Chi prenderà il posto lasciato vacante da Tony Hulman, il «big chief» del catino di Indy? Questa è la domanda che tutti si pongono l'indomani della lettura del testamento di Tony.

Il volere dell'ex patron di Indianapolis è che al suo decesso venga formata una squadra-corporazione con a capo il più adatto a dirigere le sorti dell'importante «track». Questa pista famosissima nel mondo vale, al momento, 50 milioni di dollari (escluse le corse), ed ha bisogno di un dirigente dal cervello lungimirante e la consorte Mary, con una figlia e quattro nipotini, certamente non intende prenderne le redini.

L'operazione all'aorta effettuata in un noto ospedale di Indy non ebbe esito e Tony Hulman spirò senza riprendere i sensi. Il rev. Hubert Kubinski che pronunciò il discorso finale disse: «Il più grande monumento per Tony lo costruiranno nel loro cuore coloro che lo conobbero».

E chi lo conobbe lo ricorderà come un uomo semplice, che amava la folla ed i suoi impiegati.

Il suo contributo alle corse automobilistiche in America — specie nella USAC — è incommensurabile. Forse, senza Hulman, Indianapolis oggi sarebbe una semplice cittadina dell'Indiana.

Si mormorava, durante l'ultima 500 Miglia che alla morte di Hulman, A.J. Foyt avrebbe assunto la direzione dell'autodromo, ma il texano ci disse (e ce lo ha riconfermato al telefono da Houston): «Sino a che corro non posso assumere altri impegni. Se però mi dovessero chiamare, allora risponderò come un civile risponde alla chiamata del servizio militare».

Ci è stato detto che molto probabilmente per la 500 Miglia del 28 maggio 1978, udremo ancora la voce di Tony Hulman, che verrà diffusa da un altoparlante. La sua voce è registrata su nastro magnetico.

● Il prossimo anno il pilota della Ferrari VILLENEUVE girerà, l'Europa, ricordando la sua motorhome, la moglie Joannha e i figli. Chi vorrà entrare nella «casa» di Gilles dovrà levarsi le scarpe per non sporcare la moquette. Come sulle barche: Assolutamente non si entra con le scarpe...

● «GIMAX» attuale campione italiano sport sta già facendo programmi per la prossima stagione. Pare intenzionato a tornare ai vecchi amori della monoposto e sta allestendo una March sulla quale monterebbe il sei cilindri Armaroli.

# TROFEO della LANA

5-6 novembre 1977

Trofeo dei rallies nazionali coefficiente 3

● **Organizzazione:** Automobil club Biella con la collaborazione della scuderia Biella Corse.

● **Percorso:** km 220

● **Direttore di corsa:** Pier Luigi Mosca

● **Condizioni climatiche:** ottime

**LE PAGELLE:** Organizzazione 8, sicurezza 8

Così (in 73) al traguardo

CLASSIFICA GENERALE

1. Dalla Pozza-Dalla Benetta (Porsche Carrera) 41'12"; 2. Pasetti-Barban (Abarth 131) 42'47"; 3. Cane-Viglione (Porsche Carrera) 43'17"; 4. Cesari-Rollino (Abarth 131) 43'27"; 5. Uzzeni-Fogagnolo (Ford RS) 44'19"; 6. Lipizer-Cernigai (Porsche Carrera) 44'34"; 7. Perazio-Genova (Porsche Carrera) 45'30"; 8. Verneti-Daino (Abarth 124) 46'21"; 9. Bernasconi-Massei (Porsche Carrera) 47'14"; 10. Palladino-Scaramuzzi (Porsche Carrera) 47'44".

GRUPPO 1

**Classe 1000:** 1. (59) Craveri-Obert (A 112) 1.00'13"; 2. (63) Burlando-Racca (A 112) 1.03'17"; 3. (64) Pignatelli-Baldini (Fiat 127) 1.04'03"; 4. (70) Pocchioia-Perino (A 112) 1.09'34".

**Classe 1150:** 1. (20) Capone-Di Noto (A 112) 52'02"; 2. (33) Lago-Bechis (A 112) 54'54"; 3. (43) Berta-Sanna (A 112) 56'34"; 4. (45) Decio-Del Zoppo (A 112) 56'43"; 5. (47) Bernero-Abate (A 112) 57'04"; 6. (48) Zona-Bovo (A 112) 57'09"; 7. (49) Perazzi-Costa (A 112) 57'11"; 8. (50) Craveri-Fossato (A 112) 57'16"; 9. (67) Grosso-Perini (A 112) 1.05'08".

**Classe 1300:** 1. (32) Bigo-Mahzini (Fiat 128) 54'34"; 2. (34) Perazzo-Montagna (Simca R2) 55'08"; 3. (38) Gallizioli-Armani (Simca R2) 56'09"; 4. (41) Ferranti-Venturino (Alfasud) 56'15"; 5. (51) Fragale-Fornengo (Fiat 128) 57'26"; 6. (54) Nosotti-Mortarino (Simca R2) 58'39"; 7. (62) Sozzi-Bal (Simca R2) 1.02'49"; 8. (68) Varisco-Guardamagna (Simca R2) 1.06'17"; 9. (68) Golzio-Frassati (Simca R2) 1.06'17".

**Classe 1600:** 1. (30) Cereda-Cereda (Golf) 54'20"; 2. (52) Bianchi-Cigardi (R5 Alpine) 57'25".

**Classe oltre 1600:** 1. (13) Zuccarello-Gallego (Kadett GTE) 49'42"; 2. (22) Rancelli-Melani (Ascona T9) 52'08"; 3. (28) Piacenza-Brustia (Opel Commodore) 53'56"; 4. (44) Sassone-Carta (Kadett GTE) 56'37".

GRUPPO 3

**Classe 1600:** 1. (36) Casotto-Gaspari (HF 1600) 55'25"; 2. (42) Panzera-Zerbo (Renault Alpine) 56'23"; 3. (61) Barone-Munaron (HF 1600) 1.02'35".

**Classe oltre 1600:** 1. (3) Cane-Viglione (Porsche) 43'17"; 2. (5) Uzzeni-Fogagnolo (Porsche) 44'19"; 3. (6) Lipizer-Cernigai (Porsche) 44'34"; 4. (7) Perazio-Genova (Porsche) 45'30"; 5. (9) Bernasconi-Maffei (Porsche) 47'14"; 6. (10) Palladino-Scaramuzzi (Porsche) 47'44"; 7. (15) Francone-Francone (Fiat-Abarth 124) 49'54"; 8. (16) Antoniazzi-Roggia (Fiat-Abarth 124) 50'11"; 9. (34) Gabasio-Aimonetti (Fiat-Abarth 124) 55'08"; 10. (39) Berruto-Tarditi (Porsche) 56'10"; 11. (60) Varisto-De Toma (Fiat-Abarth 124) 1.01'18".

GRUPPI 2 E 4

**Classe 1300:** 1. (17) Bertin-Sormano (Fiat 128) 51'49"; 2. (18) Albano-Corredig (Alfasud) 51'52"; 3. (25) Brambilla-Mancardi

(Alfasud) 52'50"; 4. (26) Beretta-Del Zoppo (Alfasud) 53'04"; 5. (31) Brion-Stuani (Simca R2) 54'31"; 6. (56) Fedeli-Belforti (Innocenti) 58'53"; 7. (58) Azzola-Mazzasza (Fiat 128) 1.00'13"; 8. (72) Motta-Ramella (Fiat 128) 1.16'39".

**Classe 1600:** 1. (29) Piantanida-Aspesi (Renault 5 Alpine) 54'15"; 2. (46) Galante-Andreotti (Lancia HF) 56'59"; 3. (65) Leolli-Parini (Renault Gordini) 1.04'07".

**Classe oltre 1600:** 1. (1) Dalla Pozza-Dalla Benetta (Porsche) 41'12"; 2. (2) Pasetti-Barban (Fiat 131) 42'47"; 3. (4) Cesari-Rollino (Fiat 131) 43'27"; 4. (8) Verneti-Daino (Fiat Abarth 124) 46'21"; 5. (11) Amante-Amante (Kadett GTE) 48'08"; 6. (12) Piva-Consuma (Kadett GTE) 48'21"; 7. (14) Zoso-Bionaz (Kadett GTE) 49'52"; 8. (19) Finivella-Gnemmi (Opel GT) 51'56"; 9. (21) Nebiolo-Picozzi (Fiat 124 Abarth) 52'05"; 10. (23) Tortora-Molteni (Kadett) 52'21"; 11. (24) Garella-Abbate (Fiat 131) 52'47"; 12. (27) Celestia-Vierin (Stratos) 53'27"; 13. (37) Ceria-Pancotti (Opel GT) 55'30"; 14. (40) Parlamento-Mercandino (Alfa GTV) 56'14"; 15. (53) Rabusin-Morelli (Kadett GTE) 58'03"; 16. (55) Crola-Gavioli (Opel Ascona) 58'42"; 17. (57) Corio-Anselma (Fiat Abarth 124) 59'10"; 18. (66) Corio-Baldi (Lancia Beta) 1.04'57"; 19. (71) Caucino-Manacorda (Ford Capri) 1.11'00"; 20. (73) Zanone-Pagliano (Fiat Abarth 124) 1.17'56".

## Così le speciali

● **Prova speciale A di Locato** - 1. Dalla Pozza-Della Benetta 9'19"; 2. Bellostabondesan 9'26"; 3. Pasetti-Barban 9'31"; 4. Tacchini-Simoni 9'33"; 5. Cesari-Rollino 9'37".

● **Prova speciale B di Croce Mosso** - 1. Dalla Pozza-Della Benetta 7'05"; 2. Pasetti-Barban 7'13"; 3. Cesari-Rollino 7'13"; 4. Bellostabondesan 7'14"; 5. Cane-Viglione 7'27".

● **P.S. «C» di Ponzone** - 1. Dalla Pozza-Della Benetta 12'00"; 2. Pasetti-Barban 12'02"; 3. Cane-Viglione 12'03"; 4. Lipizer-Cernigai 12'20"; 5. Uzzeni-Fogagnolo 12'31".

● **P.S. «D» di Bioglio** - 1. Dalla Pozza-Della Benetta 6'13"; 2. Uzzeni-Fogagnolo 6'19"; 3. Cesari-Rollino 6'20"; 4. Perazio-Genova 6'24"; 5. Lipizer-Cernigai 6'29".

● **P.S. «E» di Cossina San Giovanni** - 1. Dalla Pozza-Della Benetta 2'35"; 2. Pasetti-Barban 2'39"; 3. Perazio-Genova 2'40"; 4. Cesari-Rollino 2'42"; 4. Lipizer-Cernigai 2'42".

● **P.S. «A 1» di Locato** - 1. Dalla Pozza-Della Benetta 9'16"; 2. Cesari-Rollino 9'17"; 3. Cane-Viglione 9'32"; 4. Pasetti-Barban 9'35"; 5. Lipizer-Cernigai 9'41".

● **P.S. «B 1» di Croce Mosso** - 1. Dalla Pozza-Della Benetta 7'11"; 2. Cesari-Rollino 7'13"; 3. Cane-Viglione 7'18"; 4. Pasetti-Barban 7'20"; 5. Uzzeni-Fogagnolo 7'28".

● **P.S. «C 1» di Ponzone** - 1. Cesari-Rollino 11'42"; 2. Dalla Pozza-Della Benetta 11'53"; 3. Pasetti-Barban 12'03"; 4. Cane-Viglione 12'04"; 5. Uzzeni-Fogagnolo 12'25".

● **P.S. «D 1» di Bioglio** - 1. Dalla Pozza-Della Benetta 6'21"; 2. Uzzeni-Fogagnolo 6'28"; 3. Pasetti-Barban 6'35"; 4. Cane-Viglione 6'36"; 5. Lipizer-Cernigai 6'38".

● **P.S. «E 1» di Cossina San Giovanni** - 1. Lipizer-Cernigai 2'40"; 2. Cesari-Rollino 2'41"; 3. Pasetti-Barban 2'42"; 3. Cane-Viglione 2'42"; 5. Dalla Pozza-Della Benetta 2'43".

DA MARZO A NOVEMBRE  
IL CAMPIONATO F. INDY

# USAC '78 3 miliardi in 17 gare

## Il calendario '78

5 marzo	Ontario (Calif.)	200 Miglia
18 Phoenix	(Arizona)	150 Miglia
15 aprile	College S. (Texas)	200 Miglia
23 Trenton	(New Jersey)	200 Miglia
28 maggio	Indianapolis (Indiana)	500 M.
11 giugno	Bowmanville (Canada)	300 km
18 West Allis	(Wisconsin)	150 Miglia
2 luglio	Pocono (Pennsylvania)	500 Miglia
16 Brooklyn	(Michigan)	200 Miglia
6 agosto	Collège S. (Texas)	200 Miglia
20 West Allis	(Wisconsin)	200 Miglia
3 settembre	Ontario (Calif.)	500 Miglia
16 Brooklyn	(Michigan)	150 Miglia
23 Trenton	(New Jersey)	150 Miglia
30 Silverston	(Inghilterra)	200 km
7 ottobre	Brands Hatch (Inghilt.)	200 km
11 novembre	Phoenix (Ariz.)	150 Miglia

INDIANAPOLIS - La USAC (United States Auto Club) ha pubblicato il calendario per il 1978 delle gare che verranno disputate dalle vetture tipo Indy sui vari catini americani, e questa volta anche sui circuiti europei.

Il campionato partirà il 5 marzo ad Ontario, una delle tre «perle» di 500 miglia, per concludersi l'11 novembre sul percorso di Phoenix, in Arizona. Saranno complessivamente 17 tappe ed il monte premi ha raggiunto un ammontare mai toccato sino ad oggi: 3 milioni e mezzo di dollari, mentre il totale di miglia percorse dopo 17 gare sarà di 3.885, pari ad oltre 6000 chilometri.

Undici gare avranno luogo in territorio americano, le altre si snoderanno in Canada ed in Inghilterra. Si parla con interesse della «200 chilometri» di Silverstone e di quella che il 7 ottobre si svolgerà a Brands Hatch, mentre appare incerta la gara di Mosport in Canada per la precaria situazione della pista.

«Se i piloti di formula 1 non vogliono correre in suolo canadese, noi della USAC non ci avventureremo nel rischio, sicuramente», ha affermato Richard King presidente della USAC. «Siamo entusiasti, invece di andare a correre in Inghilterra poiché desideriamo "propagandare" anche in Europa questo genere di corsa che ha molte affinità con la F. 1».

Se le informazioni forniteci da un portavoce della USAC sono esatte, sembra che entro il 1979 la USAC vorrebbe «fondersi» con la F. 1, logicamente dopo varie modifiche e correzioni, oltre che dei bolidi, anche delle leggi che regolano lo statuto USAC. Sembra, appunto, che la USAC offrirebbe alla F. 1 la chance di combattere in America, trovando piste adatte, nei vari circuiti americani mettendo sulla bilancia il monte premi favorosi.

Logicamente il primo anno, per i piloti della USAC, sarebbe un fallimento: «E' tutta un'altra cosa», ci ha detto Ruthford, «non tutti sono dei Mario Andretti. Mario è un'eccezione oltre che un fenomeno. Ma sono sicuro che i giovani che verranno riusciranno ad abbracciare ambedue le categorie».

Sarebbe bello, aggiungiamo noi, ma abbiamo timore che qualcuno stia sognando ad occhi aperti. Comunque, con gli americani c'è da attendersi tutto, anche una categoria «F. 1-USAC».



Una bella intraversata della 131 di Cesari, che ha avuto noie di gomme