AUTO SPRINT

ANNO XV 22-29 luglio 1975 L. 350
N. 30 settimanale di automobilismo
esce il martedì spedizione in abbonamento postale gruppo II/70

SILVERSTONATE

VACCARELLA - MERZARIO firmano la TARGA n. 59

Raggiante il « preside » palermitano irrora la folla con l'immancabile bottiglia di champagne. Con questa vittoria ottenuta senza eccessive difficoltà, Nino Vaccarella darà l'addio definitivo alle corse che pure hanno giocato una parte così importante nella sua vita di sportivo appassionato

CERDA - Passeggiata in « 33 » per Nino Vaccarella e Arturo Merzario che per otto giri, o se preferite per i 576 km di questa cinquantanovesima Targa non hanno avuto altri avversi che la strada, resa viscida dal caldo di luglio che ha liquefatto in più punti l'asfalto e la resistenza della loro macchina, in pratica la versione identica a quella impiegata vittoriosamente nelle diverse prove del Mondiale Marche e che nel finale, dopo averli fatti tribolare con la tiranteria del cambio oltre che con una carburazione troppo magra, stava per far andare in fumo un risultato conquistato sul velluto. Puntuale l'alloro e lo champagne (ma non l'inno di Mameli, chissa perché, visto che questa era forzatamente la più italiana delle Targhe del dopoguerra) e i visi del Chiti e degli uomini Autodelta hanno ritrovato la serenità.

I pensieri al box Alfa erano cominciati subito, quando s'era scoperto che pochi chilometri dopo il via la 33 « CP » di Casoni si era fermata e la radio di bordo, cui anche le 33 avevano dovuto soggiacere come ideale cordone ombelicale col quartier generale a Floriopoli, taceva stizzosamente, probabilmente a causa di una minore efficenza della rete Lancia, pioniera in fatto di Targhe « radiocomandate » tanto da offrirne qualche anno addietro la propria esperienza al team Ferrari e alle 312.

Si saprà dopo che aveva ceduto qualcosa nella trasmissione della « CP »: un semiasse dirà l'Alfa in via ufficiale, il cambio assicureranno le stesse orecchie indiscrete che in nottata avevano sentito la rossa tre litri rompere il silenzio dei villeggianti cefaludesi per una serie di collaudi finali proprio della trasmissione che avrebbe presentato più di un problema.

Cambio o semiasse il bravo Casoni era fermo dopo appena un quarto d'ora di gara, Dini non avrebbe preso in mano la vettura e l'Alfa, che giustamente si era sentita fin troppo sicura di marciare verso la vittoria, soprattutto dopo le prove alle quali non si era presentata la sempre temibile Lola tre litri di Nesti-Pianta, si trovava con ormai una sola macchina in corsa, vulnerabile al primo imprevisto, e magari nella spiecevole posizione di farsi soffiare una vittoria

Ma forse era scritto che la Targa numero 59 dovesse finire per firmarla proprio la casa milanese, che conta adesso nell'Albo d'Oro dieci vittorie contro le undici della Porsche. E' una cabala che ha portato avanti nella speciale 'classifica Florio' anche Nino Vaccarella, che aggiudicandosi la sua corsa (che è contemporaneamente un addio) assieme all'Arturo nazionale, ha eguagliato il record di Maglioli e Gendebien, gente che di Targhe Florio ne hanno vinte tre a testa.

Il « Preside Volante » che al quarto passaggio si è preso il lusso di firmare il giro record in 35'44" a conferma di uno smalto ancora intatto nonostante le 42 primavere, ha marciato con regolarità e intelligenza, evitando — in pieno accordo con Merzario — ogni possibile imprudenza e col solo intento di arrivare alla bandiera a scacchi.

Il risultato poi è arrivato puntuale, e chiaramente nulla hanno potuto fare per opporvisi gli sfortunati « Gianfranco » - Niccolini con l'Osella PA3 e gli eccellenti « Amphicar » - Floridia, secondi assoluti ad onta degli ultimi cento chilometri, tutti da cardiopalma perché fatti a colpi di rabbocchi d'acqua per via di una guarnizione della testa bruciata, né — qui siamo ancora più lontani da una insidia reale — poteva essere il caso della Carrera di Restivo - « Apache » o di quella di « Tambauto » e del simpatico comandante Radicella. Così è stata Alfa ma non è stata « CP », è stato Merzario-Vaccarella e non è stato Casoni-Dini, è stata soprattutto una Targa record in senso negativo per la quasi inesistente presenza del pubblico, quello stesso pubblico che arrivava a seicentomila anime negli anni d'oro degli epici ed esaltanti duelli delle « biciclette Porsche » con la mastodontica 512 Ferrari, e che quest'anno carabinieri dall'elicottero e polstrada da terra hanno mestamente valutato in appena 15.000 persone.

La Targa Florio forse finisce qui, se non verrà trovata una nuova formula, dal « Megarally Internazionale - Giro di Sicilia » al trasferimento in un autodromo madonita (come si era promesso senza seguito due anni addietro) si può star certi che la corsa più vecchia del mondo morirà d'inedia.

Giulio Ma

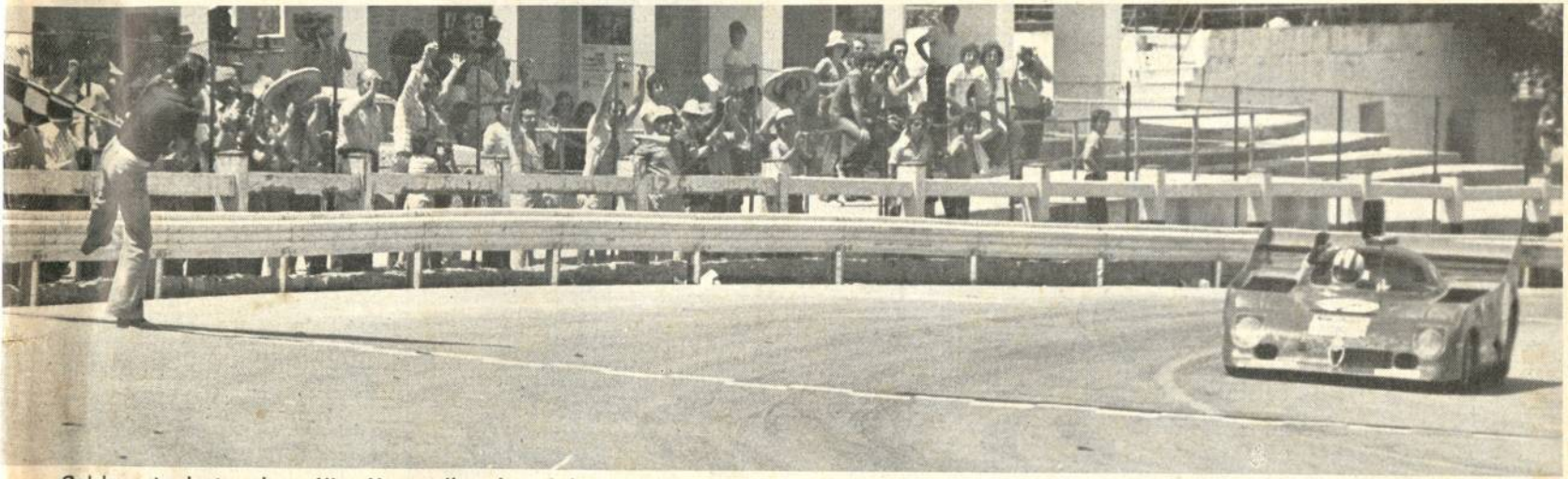
Eccolo in azione Nino Vaccarella, al volante della 33tt12 che gli ha permesso, assieme ad Arturo Merzario, di siglare questa 59. Targa Florio

Merzario e Vaccarella sul podio: la coppia si è mostrata equilibrata

Non è mancato un pizzico di suspense (all'inizio e alla fine) per il monologo 33tt12

ALFA: e 10!

I due campioni Alfa nella corona d'alloro: sarà l'ultima Targa?



Col braccio destro alzato Nino Vaccarella saluta il direttore di gara che sta abbassando la bandiera; la 33 ha resistito ancora una volta perfettamente

59. TARGA FLORIO - Gara Nazionale di velocità in circuito - Piccolo circuito delle Madonie 20 luglio 1975

CLASSIFICA GENERALE

1. Merzario-Vaccarella (AR 33tt12) 4.59'16''7 media 115,464 kmh. 2. « Amphicar »-Floridia (Chevron B26) 5.18'47''4; 3. Restivo-« Apache » (Porsche) 5.21'08''1; 4. « Tambauto »-Radicella (Porsche) 5.23'48''2; 5. Nicodemi-« Gero » (Lola) 5.26'10''; 6. Bologna-Pregliasco (Stratos) 5.29'59''; 7. Schon-Pianta (Stratos) 5.41'48''3; 8. Parpinelli-Govoni (Pantera) a 1 giro; 9. Caliceti-Ricci (Alpine) a 1 giro; 10. Marchiolo-Castro (Lola T290) a 1 giro; 11. Capra-Lepri (Porsche) a 1 giro; 12. Berruto-Gellini (Porsche) a 1 giro; 13. « Lucien »-Ernesti (AMS Armaroli) a 1 giro; 14. Donato P.-Donato V. (AR GTV) a 1 giro; 15. Cambiaghi-Pittoni (AR GTV) a 1 giro; 16. Barraja-Saporito (Porsche RS) a 1 giro; 17. Micangeli-Pietromarchi (Pantera) a 1 giro; 18. « Joney »-Mirto Randazzo (Osella) a 1 giro; 19. Puci-Vigneri (AR GTV) a 1 giro; 20. Piraino-Fiore (BMW 2000) a 1 giro; 21. Di Lorenzo-Schermi (Alpine) a 1 giro; 22. « Bollinger »-« BlackShiver » (Alpine) a 2 giri; 23. Rubino-Vesco (Alpine) a 2 giri; 24. Casiglia-Rubino (Alpine) a 2 giri; 25. Ferraro-Valenza (Lancia Zagato) a 2 giri; 26. « Antony World »-Gitto-Gargano (Lancia) a 2 giri; 27. La Porta-Costa (AR GTV) a 2 giri; 28. Di Gregorio-Barone (AR GTV) a 2 giri; 30. Anzeloni-Moreschi (Chevron B23) a 3 giri; 31. Anastasio-Arfè (Chevron) a 3 giri; 32. Barberio-Bilotti (Osella BMW) a 3 giri; 33. Giorlando-Montalto (AR GTV) a 3 giri; 35. Lo Forte-Cilia (Fiat 124) a 3 giri.

GRUPPO 5

Classe 3000: 1. Merzario Vaccarella (AR 33 tt 12) 4.59'18''7 media 115,464 kmh.

Classe 2000: 1. « Amphicar »-Florida (Chevron B26) 5.18'47''4; 2. Nicodemi-« Gero » (Lola) 5.26'10''; 3. Barberio-Bilotti (Osella BMW) a 3 giri.

Classe 1600: 1. Marchiolo-Castro (Lola T 290) 4.56'50 (7 giri); 2. Anzeloni-Moreschi (Chevron B 23) a 2 giri;

Classe 1300: 1. « Lucien »-Ernesti (AMS Armaroli) 5.04'33''2 (7 giri); 2. « Joney »-Mirto Randazzo (Osella) 5.16'46; 3. Anastasio-Arfè (Chevron) a 2 giri.

GRUPPO 4

Classe oltre 2000: 1. Restivo« Apache » (Porsche) 5.21'08''1; 2. Tambauto-Radicella (Porsche 5.23'48''2; 3. Bologna-Pregliasco (Stratos) 5.29'59''; 4. Schon-Pianta (Stratos) 5.41'48''3; 5. Parpinelli-Govoni (Pantera) a 1 giro; 6. Capra-Lepri (Porsche) a 1 giro 7. Berruto-Gellini (Porsche) a 1 giro; 8. Barraja-Saporito (Porsche) a 1 giro; 9. Micangeli-Pietromarchi (Pantera) a 1 giro; 10. Garufi-Garufi (Porsche 911/S) a 3 giri.

Classe 2000: 1. Caliceti-Ricci (Alpine) 4.56' 05''3 (7 giri); 2. Lo Forte-Cilia (Fiat 124) a 2 giri.

Classe 1600: 1. Di Lorenzo-Schermi (Alpine A 110) 5.28'22''8 (7 giri); 2. « Bollinger »-« Black Shiver » (Alpine) a 1 giro; 3. Rubino-Vesco (Alpine) a 1 giro.

Classe 1300: 1. Casiglia-Rubino (Alpine) 4.45'30'' (6 giri); 2. Ferraro-Valenza (Lancia Zagato) 4.53'54''2; 3. Antony World Gitto-Gargano (Lancia) 5.01'55''1.

Classe 1000: 1. Sorce-Rito (Abarth OTS) 5.15'48'' (6 giri).

GRUPPO 2

Classe 2000: 1. Cambiaghi Pittoni (AR GTV) 5.04'51''6 (7 giri); 2. Donato P.-Donato V. (AR GTV) 5.05'53''7; 3. Pucci-Vigneri (AR GTV) 5.20'23''1; 4. Piraino-Fiore (BMW 2000) 5.25'42''7; 5. La Porta-Costa (AR GTV) a 1 giro; 6. Di Gregorio-Barone (AR GTV) a 1 giro; 7. Giorlando-Montaldo (AR GTV) a 1 giri.

● Il pilota Lo Fort, quando la gara stava per terminare, veniva abbandonato dallo spider Fiat che pilotava, il quale non voleva saperne di andare avanti. Senza perdersi d'animo il nostro lasciava la macchina a Bonfornello e rientrava ai box tra il comprensibile stupore dei commissari di percorso, pedalando disinvoltamente a bordo di una bicicletta avuta in prestito da uno spettatore. Caliceti dal canto suo dichiarava a fine corsa di aver dovuto superare negli ultimi momenti di gara un paio di 1100 di spettatori, che marciavano tranquillamente per strada. Spettatori evidentemente ce n'erano pochini, comunque... abbastanza indisciplinati.

Ai piloti locali la piazza d'onore; si tratta della coppia « Amphicar »-Florida che ha portato al secondo posto una nuovissima Chevron B 26

● Finita la corsa Arturo Merzario e l'ingegner Chiti sono scappati con l'elicottero dei carabinieri all'aeroporto di Palermo per prendere parte alla Domenica Sportiva. Arturo tornerà in Sicilia mercoledì per prendersi un periodo di riposo ad Enna. Doveva correre a Pergusa domenica prossimo con la Osella di F.2, ma la vettura dovrà essere data a Francia che ha distrutto la sua. Solo vacanze quindi per il neo vincitore della Targa (Arturo aveva già vinto la Florio nel '72 sulla Ferrari 312 in coppia con Sandro Munari).

I freni ad acqua di NICK

● **CERDA** - Nick Bianchi ha dovuto lavorare parecchio per far marciare più o meno bene la Stratos di Bologna e Pregliasco dopo che il cambio era andato K.O. nelle prove: è stata fatta una operazione di trapianto da quello del muletto. Inoltre la polvere, abbondante per il gran caldo, creava noie con i carburatori così ad ogni fermata, con l'aria compressa, si provvedeva a pulire l'impianto di alimentazione perdendo tempo prezioso.

Ma il capolavoro di Nick Bianchi è stato l'aver realizzato praticamente una sua « invenzione » (che ha funzionato benissimo) per raffreddare i dischi dei freni. Nick ha preparato tutta una serie di tubicini che erano collegati attraverso alcune pompette elettriche a un bidone d'acqua di venti litri piazzato sul sedile del passeggero. Quando comparivano fenomeni di feding il pilota azionava le pompette con un interruttore sul cruscotto e i freni, raffredati... ritornavano efficienti.

● Le 33tt12 utilizzate alla Targa avevano, secondo le migliori usanze un equipaggiamento particolare: ruota di scorta (sgonfia, con bomboletta accanto), crick e una trousse di attrezzi per interventi di emergenza. Inoltre era montata su ogni vettura una radio ricetrasmittente sulle VTF con tanto di antennino montato sulla fiancata destra del rollbar che i piloti avrebbero utilizzato non in marcia ma solo per lanciare eventuali S.O.S. in caso di necessità.

● L'Alfa Romeo aveva provveduto a tappezzare tribune e box con i suoi nuovi manifesti che celebrano la vittoria nel Mondiale Marche 1975: li aveva portati personalmente in aereo da Milano il capo ufficio stampa Camillo Marchetti: di strano c'è che il trionfo iridato viene bellamente accreditato a Pescarolo-Bell...

● Tonino Nicodemi, quinto assoluto e secondo di classe sulla Lola insieme a « Gero » è un autentico gentleman e non perde mai una sola Targa F1. Quest'anno è venuto in Sicilia approfondo al porticciolo di Cefalù col suo molti personale, e con lo stesso mezzattimo ripartito.

d. h.

Merzario tranquillo anche nelle prove

Subito guai per la «cipì» (e col caldo)

CERDA - Sotto un sole implacabile e in una delle giornate più calde di questa estate le prove del vernerdì avevano subito messo in evidenza le prevedibili buone prestazioni delle due Alfa sui 72 km del « piccolo circuito delle Madonie » in questa estiva occasione con l'asfalto letteralmente liquefatto in più punti e con il fondo assai ondulato soprattutto dopo la discesa di Collesano. Nessun problema per le Alfa Romeo poiché le macchine dell' Autodelta non avevano sul piano delle performances avversari.

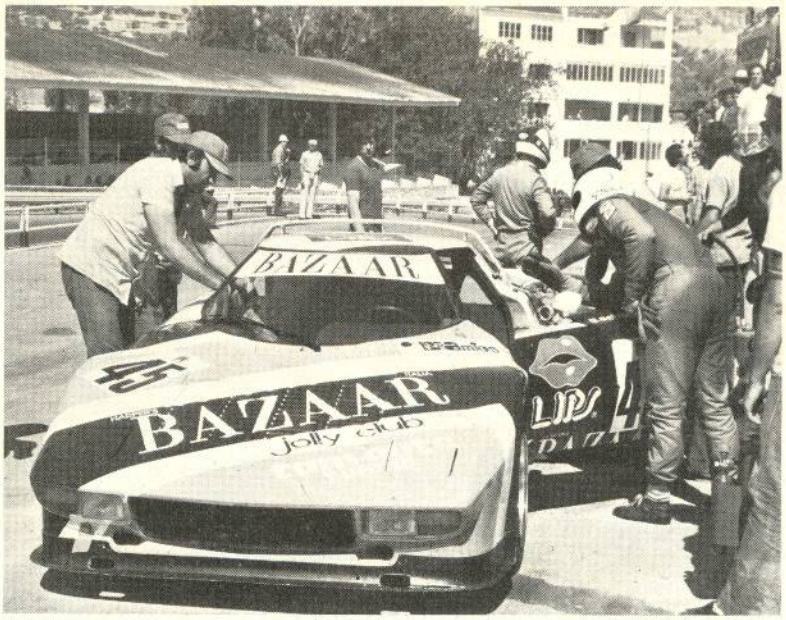
Ad apertura di prove vengono subito i primi risultati: Vaccarella, che non guida una macchina da corsa da oltre due anni ottiene a primo colpo un positivo 36'12" che resterà la seconda prestazione assoluta della giornata subito dopo il 36'07"9 alla media di 119,562 kmh fatto registrare da Merzario.

Casoni dal canto suo subito dopo l'abitato di Collesano, proprio mentre si trova in derapata trova un grosso sasso in mezzo alla strada. L'urto è inevitabile e la 33, dopo essersi impennata, ricade sull' asfalto col muso e la sospensione danneggiata. Un paio di ore di lavoro dei meccanici rimette a posto la macchina del pilota di Finale che nel pomeriggio otterrà il terzo tempo della giornata: 36'59"8, prestazione ancora più interessante se si tiene conto che è stata ottenuta con la « CP » la cui messa a punto non è ancora paragonabile a quella con cambio entrobordo.

Dietro alle due Alfa, che sono ben lontane tanto dal record ufficiale della corsa (33'36"/Kinnunen su Porsche 908 MK3/1970) che a quello ufficioso delle 33 otto cilindri (33'24"/Marko/1973), si mette assai bene in evidenza l'Osella PA3 di « Gianfranco » Trombetti e di Niccolini, che fanno fermare i cronometri su 38'22"2 precedendo di quaranta secondi la Stratos-Facetti di Mauro Pregliasco ed Erasmo Bologna. Pregliasco, assistito « spiritualmente » dalla discreta presenza del simaptico Nick Bianchi, qualifica anche un « muletto » (che non è rosso come la vettura di Bologna, ma porta i colori biancoverdi ufficiali della squadra Lancia Alitalia) ottenendo però solo 40'22"7 cioè un minuto e venti secondi in più che con la macchina per la corsa. Le due Stratos sono azionate entrambe da un motore a due valvole.

Restivo e « Apache » alla prima gara con una nuova Carrera RSR appena comprata, firmando la quarta prestazione della giornata (39'26") confermano di essere vicini a ripetere l'exploit dello scorso anno, quando finirono secondi assoluti alle spalle di Larrousse e Ballestrieri.

Il caldo torrido ha messo K.O. più di un pilota, soprattutto a causa delle tute ignifughe a doppio strato che vengono scrupolosamente richieste prima del via. Parecchie macchine vanno per campi. Nessuna consegeunza grave e solo qualche uscita spettacolare. Il palermitano Petrolà arriva troppo forte nella zona dei box e con la sua Fulvia HF abbatte la ringhiera in tubi metallici, mentre nei pressi di Collesano si richiede l'ambulanza per Cannella la cui GTV è capottata, ma poi si scopre che non c'è nulla di grave. Parecchie anche le vetture che accusano cedimenti. Roberto Chiaramonte Bordonaro ha gradita sorpresa di rompere l'albero della Carrera RSR che divide con Barraco, mentre « Popsy Pop » la sospensione posteriore sinicedimento di un cerchio.



Debutto convincente della Stratos Bazaar di Schon e Pianta; per ora dotata di motore 2 valvole, ha solo accusato una lunga serie di noiose forature

I tempi delle prove

PROVE TARGA FLORIO

Merzario-Vaccarella (Alfa 33) 36'07"9, media 119,562 kmh; Casoni-Dini (Alfa 33) 36' 59"8; « Gianfranco »-Nicolini (Osella PA3) 38'22"2; Bologna-Pregliasco (Stratos) 39'02" 2; Restivo-« Apache » (Porsche RSR) 39'26"; Anzeloni-Moreschi (Chevron B 23) 39'40"4; Schon-Pianta (Stratos) 39'53"4; « Tambauto »-Radicella (Porsche RSR) 40'00"5; « Joney »-Mirto, Randazzo-Pizzo (Osella) 40'09"1; « Gimax »-Alberti (Chevron 2000) 40'29"1; Parpinelli-Govoni (Pantera) 40'48"; Capra-Lepri (Porsche) 41'13"; Coliceti-Ricci (Alpine) 41'19"6; « Amphicar »-Floridia (Chevron) 41' 28"2; Anastasio-Arfè (Chevron 1300) 41'51"1; Nicodemi-« Gero » (Lola 2000) 41'53"2; Spatafora-Gravina (AMS 1000) 42'03"8; Rombolotti-Marazzi (Alpine) 42'07"; Zampolli-Solinas (GRD 1600) 42"16'5; Serio-Castro (Lola 1600) 42"22; De Luca M.-« Glenlivet » (Lola) 42'24"5; Arena-Casrotto (Fulvia HF) 43'01"8; Barberio-Bilotti (Osella BMW) 43' 05"4; « Iccudrac »-« Frederik » (Porsche) 43' 09"1; Donato F.-Donato V. (AR GTV) 43'29"4; Coco-Litrico (AR GTA) 43'47"5; Barraja-Saporito (Porsche) 43'49"; Berruto-Cellini (Porsche Carrera) 43'49"; Scanabiassi-Penovella (Dallara) 43'52"2; « Lucien »-Ernesti (AMS 1300) 43'55"1; Cambiaghi-Pittoni (AR GTV) 43'55"4; Chiaramonte-Barraco (Porsche) 43' 59"2; Semilia-Savona (Lola 1300) 44'00"2; Piciurro-«Ayala» (AR GTV) 44'00"4; Spataro-Fioravanti (Alpine) 44'17"; Lombardo-Cilia (Fiat 124 SP) 44'17'1; Bellomare-Centonze (AR GTA) 44'37"5; Giorlando-Montalto (AR GTV) 44'53"5; Casiglia-Rubino (Alpine) 44' 26"6; Pettiti-« Mici » (Osella Ford) 44'44"4; Romeano-Geraci (Porsche 914) 45'02"2; Dal Bene-Besenzoni (Fiat Abarth) 45'02"; Premoli-Balocca (AR GTA) 45'05"; Calia-Patanè (Abarth 1000) 4508"4; Lo Jacono-Accardi (Lancia Sport) 45'18"4; Evola-Hetrolà (Fulvia HF) 45'24"6; Di Lorenzo-Schèrmi (Alpine) 45'26"; Marino-Barba (Fulvia HF) 45'53"; Marino-Garaffa (Fulvia HF) 46'00"4; Garufii A.-Garufi G. (Porsche) 46'01"8; Rizzo-Romano (Alpine) 46'09"4; Di Gregorio-Barone (AR GTV) 46'11"5; Di Peri-Montalto (AR GTV) 46'18"1; Rubino-Vesco (Alpine) 46' 24"4; Caci A.-Maniscalco (AMS 1300) 46' 27"; Pucci-Vigneri (AR GTV) 46'34"2; « Bollinger »-« Black Shiver » (Alpine) 46'46"4; Poloni-Cioffi (AR GTV) 46'49"; Ippocampo-Barbagallo (Alpine) 47'16"1; Mannino-Virgilio (Porsche 911) 48'25"6; Vassallo-Anselmi (Escort) 49'36"8; Piraino-Fiore (BMW 2000) 49'44"8; Cuttitta-Della Vedova (Fulvia) 49'47"; « Antony World »-Gitto (Fulvia) 50'06"1; Sorce-Rito (Abarth OTS) 50'24"; Guagliardo-Marciolo (Porsche) 50'32"4; La Porta-Costa (AR GTV) 51'24"2; Corrado-Mancuso (Fulvia HF) 51'26"6; Lo Forte-Cilia (Fiat 124) 52'09"4; Russo-« Godolphin » (AR GTA) 52'55"; Gulotta-Santangelo (Fulvia S) 53'21"2; Ferrero-Valenza (Fulvia S) 57'35"8; Micangeli-Pietromarchi (Pantera De Tomaso) 1.02'56"; Di Vita-Messina (Fiat 124) 1.04'22" 7; Ceraolo-Popsy Pop (Chevron) 2.10'01"4; « Simon »-« Mc Cartney » Monreale (Fulvia HF) 2.18'30".

Il calvario finale della frizione

Ultimo cambio Merzario-Vaccarella; il presidente finirà la gara con problemi al cambio

L'ultimo giro di Vaccarella è stato un po' un calvario. La frizione ormai non andava più e Nino ha marciato quasi sempre in seconda e terza, le uniche marce che riusciva a mettere con una certa facilità anche a Bonfornello, un interminabile rettilineo di alcuni chilometri dove di solito si vedono tutti i giri di quinta, e dove a malapena riusciva a mettere la quarta dopo un paio di chilometri di tentativi. Tra l'altro il palermitano è rimasto vittima di un antipatico crampo al piede sinistro per una astrusa posizione di guida dovendosi bilanciare col più piccolo Merzario. Si era fatto costruire un tampone di gommapiuma che metteva ogni volta sotto la gamba perdendo tempo prezioso nei cambi di guida (mediamente sempre effettuati in circa 50") ma guidando in discreto confort.

Faide siciliane

L'assurdo ricorso della «CEFALÙ»

CERDA - Vigilia movimentata al giovedì e poi venerdì mattina in seguito al reclamo presentato con arguti e acconci termini giuridici dalla scuderia « Cefalù Corse » nella persona del suo direttore sportivo signor Pino Spinosa. In pratica, allegando al documento un ritaglio di « AUTOSPRINT » e di altri giornali, si chiede che non vengano ammessi al via i piloti Vaccarella, Barraja, Restivo, « Iccudrac » e « Frederik » perché tutti facenti parte del consiglio direttivo dell'A.C. Palermo che della Targa Florio è organizzatore. Il reclamo si porta appresso molte polemiche estremamente antipatiche e alla fine viene respinto dai commissari sportivi i quali si accertano che i piloti-consiglieri « incriminati » non fanno parte del consiglio direttivo né del comitato organizzativo avendo presentato in tempo utile una lettera di dimissioni dalla carica proprio per evitare incompatibilità.

D'altra parte dopo essersi battuti ormai da tempo per la « democratizzazione » dello sport automobilistico, all'insegna dello slogan « potere ai piloti » appare sorprendente che sia proprio una scuderia, la quale vorrà probabilmente togliere « clienti » scomodi da torno dei propri piloti (tutti i cinque consiglieri-sprint avevano ottime chanches tanto per l'assoluto che per le vittorie di classe) ma che in questo modo spara a zero su uno dei pochi se non forse sull'unico consiglio direttivo di un automobile club italiano in cui i componenti che praticano attivamente lo sport attivo sono in maggioranza nei confronti dei burocrati o dei tecnici amministrativi.

● Arturo Merzario sfoggiava un vezzosissimo paio di scarpe da guida fatte dal famoso « Ciccio » di Cefalù. Sono state realizzate in pelle di serpente... e sarebbero costate circa 150.000 lire. Certamente sono state il capo di abbigliamento sportivo più ammirato. Nino Vaccarella invece aveva rispolverato la sua vecchia tuta di un po' di anni addietro: un regalo di Mario Andretti) che portava ancora sopra la pubblicità della Firestone.

● Sempre in fatto di tute sono state controllate con attenzione tutte le tute perché avessero il bollino di omologa CSAI (ma qualche pilota trasferiva i bollini da una tuta all'altra) o fossero fatte in tessuti di sicurezza secondo una campionatura fornita dalla CSAI. La tuta di Merzario non era fornita di bollino, ma è stata accettata lo stesso perché era a triplo strato ed in tessuto veramente ignifugo. Comunque Arturo con tutti gli altri piloti che non avevano il « bollino » ha dovuto firmare una dichiarazione controfirmata da un commissario tecnico dalla quale si evinceva che sono state rispettate tutte le norme di sicurezza.

g. m.