

Sempre a proposito di verifiche si deve rilevare come sia ormai veramente anacronistico il posto dove si effettuano i controlli tecnici a Monza. Con una pista moderna e con impianti che sono di prim'ordine è veramente stridente il contrasto che offre il gabbionto con la pesa a bacca e il pochissimo spazio attorno nel quale le macchine girano a malapena e che tra l'altro manca di luce. Non sarebbe proprio il caso di provvedere?

E non sarebbe anche il caso di provvedere perché i giornalisti di

tutto il mondo che vengono a Monza trovino qualcosa di meglio sotto tutti i punti di vista? La tribuna stampa è una cosa che fa vergognare per la sporcizia e la trascuratezza; i servizi telefonici sono quello che sono e non per colpa degli impiegati dei telefoni che si danno da fare per ovviare, in dove possono, alle carenze di base. E per i giornalisti non esiste un parcheggio per cui debbono farsi camminate incredibili per andare e venire dalle loro macchine nelle quali tengono la loro roba di uso continuo e che non possono certo portarsi dietro tutto il giorno.

Stavolta c'era una ambulanza provvista di impianti di rianimazione e che era stata mandata da Brescia per un esperimento che forse era superfluo fare tanto ne è evidente la utilità. Pare che adesso Monza avrà una ambulanza così attrezzata in dotazione fissa e plaudiamo a questa iniziativa come a quella della cospicua dotazione di estintori col «Big» che è stata notata in pista. Però la famosa ambulanza c'era soltanto il giorno della gara e non in quelli delle prove. Forse che gli eventuali feriti dei giorni di prove contano meno di quelli del giorno di gara?

Curiosando tra le quinte dei boxes

250 milioni (?!) incasso - record

Records all'Autodromo per una corsa mondiale di prototipi. E' cominciato alla vigilia, quando il camping era già pieno di «roulottes» e caravans, provenienti tutte dall'estero soprattutto da Svizzera, Germania, Austria e Francia. La esibizione turistica si alimenta alla ricorrente passione sportiva. Tende, sgabelli, cucine portatili e bambini; tanti bambini paffuti, rosei sani che vivono all'aria aperta secondo il costume dei Paesi mittel-europei. Molti erano «figli dei 300 all'ora» o dei costruttori o dei meccanici delle Case.

Dal box della Renault ha seguito la corsa la moglie di Andretti, che è in attesa del terzo figlio; il più grandicello, di sei anni, risponde che basta che il papà corra in auto perché lui possa divertirsi «perché con la mamma vado a tutte le corse. lo viaggio».

La moglie di Andretti mi conferma che segue tutte le gare di Mario, dovunque.

Si diceva dei records. L'Autodromo di Monza annoterà, nel suo annuario, il 25 aprile 1969 per tutta una serie di risultati finanziari.

Aperti i cancelli alle 7 del mattino l'afflusso degli spettatori, è cominciato quasi subito. Il massimo dell'afflusso di macchine per entrare all'Autodromo si è verificato tra le ore 10,30 e le 12 con una coda che la polizia stradale ha calcolato lunga oltre 10 chilometri dall'autostrada nord. Spettatori partiti alle 10 del mattino da città vicine sono riusciti a occupare un posto di prato dopo le ore 14 (quando già si erano disputate 3 ore di corsa).

Si calcola che gli spettatori siano stati intorno a 70.000. Facendo il conto del costo dei biglietti (minimo L. 2.000 il «prato»), dei parcheggi (L. 2.000 l'automobile, L. 1.000 le motociclette), dei diritti di rappresentanza, dei contratti per i servizi di ristoro di ogni genere all'interno del grande parco in cui c'è la pista combinata, la giornata della «1000 Km» ha superato il record degli incassi: un quarto di miliardo.

L'aereo in aiuto

Alla vigilia della corsa la partecipazione delle Porsche 911 T

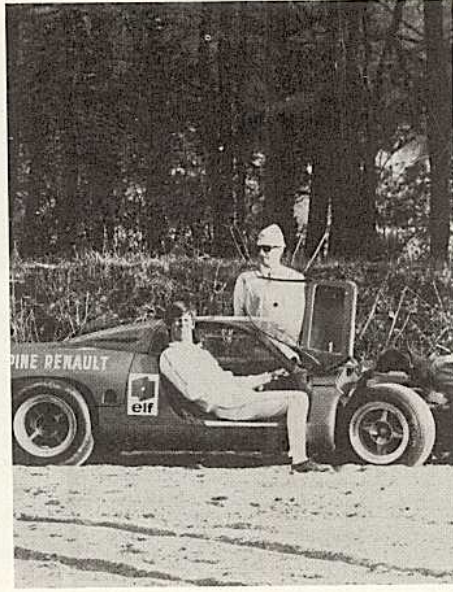
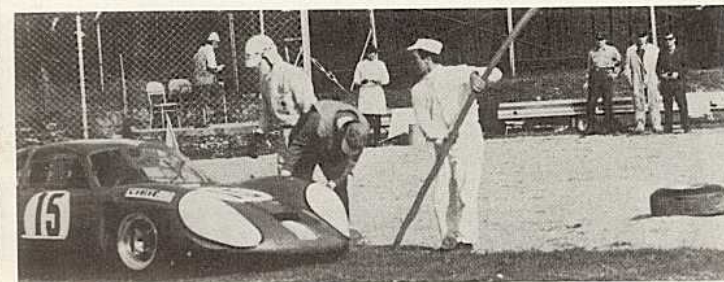
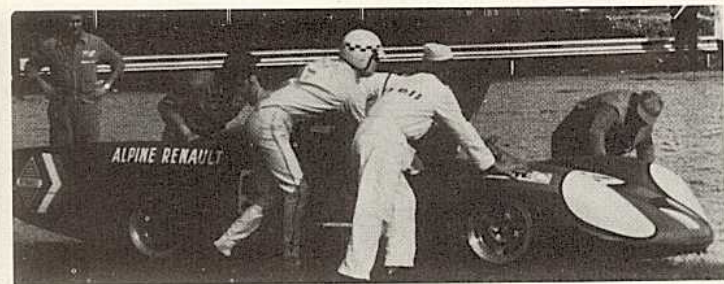
Toni Fasolato

Top secret sull'ALPINE i cerchi in plastica

Nessuna novità tecnica di rilievo sulle macchine che hanno corso la «Mille Chilometri» poiché tutte erano già state viste, sia in corsa sia durante le prove per la «24 Ore» di Le Mans.

Una novità importante tuttavia c'è stata, anche se l'hanno vista in pochi e se il segreto attorno ad essa è stato mantenuto molto bene. Era rappresentata da speciali cerchi usati dalla Alpine numero 16 durante le ultime prove di giovedì, cerchi che sono stati costruiti dalla Michelin e che sono in materiale plastico. La materia plastica sintetica quindi si appresta a sostituire il metallo anche in questa importante parte dell'automobile che fino ad ora pareva non potesse essere altro che di acciaio o di leghe leggere di alluminio o magnesio.

Non sappiamo quali siano stati i risultati ottenuti e cioè se le prove segretissime della Michelin siano state positive o meno ma è sintomatico che, per effettuare esperimenti di questo genere, la Casa francese abbia scelto una macchina da competizione ed un terreno duro come quello della pista di Monza con le sue asperità

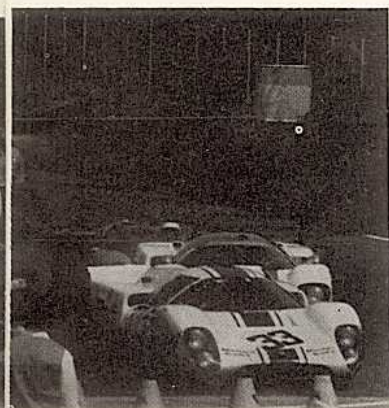


la variante

Eccolo Grandsire, dopo la... prodezza accennare una posa guasconesca. Gli addetti ai servizi (a sinistra) l'hanno aiutato a tirar via la macchina che non ha subito grosse avarie. (Attualfoto)



Il «mucchio» di comprimari nella fase iniziale. In testa la (33) Lola di de Adamich, una macchina che ha trovato nel finale la sua adeguata classifica. Poi c'è l'Alfa di Zadra (25) l'Abarth 2000 di Bitter (55), la Lola (40) di Bonnier che è andata subito in crisi di motore. Dietro si notano la Porsche 906 di Rieder (57), la Dino di Matich (23) e la Chevron di Kollenberg (51) (Attualfoto)



La battaglia tra i comprimari è stata sempre accanita. Questi sono Norinder (50), Slotemaker (19) con l'Alfa 2500, Widdows (42), la Lola (33) di Gardner-de Adamich, la Lola di Troberg e la Alpine di Cortage. (Attualfoto)