



PERDONATEGLI

uno dei 999 minuti

IV RALLYE 999 MINUTI - TROFEO MOBIL - 25-26 aprile - Rallye internazionale, valido per il campionato italiano CLASSIFICA GENERALE

1. Ballestrieri-Audetto (HF 1600) penalità 588,5; 2. Barbasio-Mannucci (HF 125 S) p. 776,5; 3. Sonda-Zanchetti (Fiat 125 S) p. 807,5; 4. Rattazzi-Manfroto (Porsche 911) 838,5; 5. Pittoni-Inzerillo (Porsche 911) 874; 6. Ceccato-Eisendle (Fiat 125 S) p. 1028; 7. Tecilla-Scabini (Fiat 125 S) p. 1203,5; 8. Rubieri-Granata (Fiat 124 S) p. 1225,5; 9. Besozzi-Brusati (HF 1600) p. 1453,5; 10. Bossetti-Bossetti (Lancia HF) p. 1456,5; 11. Chinazzo-Fregnan (Lancia HF) p. 1600,5; 12. Tacchini-Bobbio (HF 1600) p. 1738,4; 13. Gargini-Papuli (Lancia HF) p. 1904,5; 14. Mici-Bochis (BMW 2002) p. 1972,5; 15. Paganelli-Russo (Fiat 124 S) p. 2014; 16. Mortarotti-Bionda (Renault R8) p. 2105; 17. Bai-Macario-Castelli (Fiat 124 S) p. 2486,5; 18. Verini-Piazza (Fiat 125 S) p. 2574; 19. Viglietta-Pol (Citroën DS21) p. 2654,1; 20. Migliavacca-Fontana (Fiat 128) p. 2725; 21. Solarino-Bovati (Fiat 124) p. 2784; 22. Bascianelli-Ferrari (Lancia HF) p. 2950; 23. Mischiatti-Tagliaretti (Fiat 850 S) p. 3405,7; 24. Agnesina-Piovene (Fiat 125 S) p. 3452,5; 25. Bartoletti-Bartoletti (Fiat 128) p. 3487,5; 26. Foti-Spongini (BMW 1600) p. 3561; 27. Meriani-Papagna (Fiat 850 C) p. 3665; 28. Lapostina-De Marco (Innocenti Mini) p. 3744,5; 29. Santacroce-Maffei (Renault R8) p. 3775; 30. Tali-Cattaneo (Fiat 125 S) p. 3881,5; 31. Fagnola-Cordone (Fiat 124 S) p. 3902,6; 32. Barbis-Candiano (Alfa GTS) p. 3920,9; 33. Cedrazi-Pasti (Alfa GS) p. 3936,5; 34. Cozzi-Gattoni (Fiat 124 S) p. 3953,7; 35. Galazzo-Rossi (Bianchi A 111) p. 4242,5; 36. Baucè-Calore (Renault R8) p. 4418,5; 37. Dece-Pelgata (Abarth 850) p. 4451,2; 38. Pulvirenti-Martini (Fiat 850 C) p. 4620,5; 39. Brustia-Fabrica (Alfa GS) p. 5061,5; 40. Fiorito-Cempia (Fiat 125 S) p. 5579,5.

LA CLASSIFICA TRICOLORE RALLYE
I CONDUTTORE: 1. Ceccato (Fiat 125 S) p. 60,7; 2. Sonda (Fiat 125 S) p. 51,5; 3. Paganelli (Fiat 124 S) p. 50,4; 4. Tecilla (Fiat 125 S) p. 49; 5. Ballestrieri (Lancia HF) p. 48.
II CONDUTTORE: 1. Eisendle (Fiat 125 S) p. 58,5; 2. Russo (Fiat 124 S) p. 50,4; 4. Scabini (Fiat 125 S) p. 49; 5. Audetto (Lancia HF) p. 48.

Sortita con le traverse

La squadra Corse Lancia si è presentata alle verifiche tecniche pre-gara con le vetture nelle identiche condizioni dell'Elba (cioè traverse rinforzate) e, catalogo alla mano, ha chiesto un controllo tecnico pronto a sostituirle prima della partenza se i commissari tecnici non le avessero ritenute conformi ai regolamenti.

Quale lo scopo di questa iniziativa? Se i commissari tecnici avessero ammesso la vettura così modificata, anche se in presenza del catalogo, avrebbero smentito automaticamente l'operato del loro colleghi presenti all'Elba.

Non abbiamo visto le traverse in oggetto di queste macchine ma solamente quelle «elbane» che di caratteristiche artigianali, si differenzierebbero da quelle «novaresi» perché di provenienza da vera produzione in serie.

La Lancia è stata obbligata a sostituirle con quelle normali e ha corso con queste. Pubblichiamo comunque parte del verbale dei commissari.

«I Commissari Sportivi del IV Rallye 999 Minuti, premesso che, in adesione ad una richiesta presentata dalla HF Squadra Corse Lancia, è stata disposta la verifica preliminare delle vetture Lancia HF 1600 dei concorrenti n. 1, 3 e 8 relativamente alle traverse inferiori del telaio ausiliario; letta la relazione dei Commissari Tecnici incaricati della verifica, considerata: 1) che le autovetture tipo Lancia HF sono vetture a scocca portante e che le traverse in contestazione fanno parte di un telaio ausiliario per sostegno motore e gruppo di propulsione; 2) che all'atto delle verifiche la HF Squadra Corse Lancia ha depositato n. 3 fogli del catalogo delle parti di ricambio — allegato agli atti — dai quali risulta che le traverse facenti parte del telaio in parola sono fornite in due versioni contraddistinte dai n. 1603586 e 1604243 per la prima, num. 1603750 e 1604245 per la seconda; 1604087 e 1604244 per la terza; 3) che, in mancanza di indicazioni sul catalogo circa le quote e gli spessori, può desumersi in via di stretta logica che le due versioni corrispondono ad un tipo normale ed a un tipo rinforzato; 4) che tale deduzione è stata confermata dalle dichiarazioni rese a Commissari Tecnici dallo stesso rappresentante della HF Squadra Corse Lancia; 5) che delle vetture verificate quella del concorrente n. 8 è stata riscontrata dotata di tre traverse di tipo rinforzato, mentre quelle dei concorrenti n. 1 e 3 presentano la prima e la seconda traversa di tipo rinforzato e la terza di tipo normale; decidono che il montaggio di traverse rinforzate al telaio ausiliario delle vetture Lancia HF 1600 dei concorrenti n. 1, 3 ed 8 non è da ritenersi ammissibile.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NOVARA - Ha vinto la Lancia con Ballestrieri, sette Lancia figurano fra le prime 14 vetture classificate, la Fiat 125 S di Sonda è terza, la Fiat si aggiudica inoltre i gruppi I, II, III, Rattazzi sta sempre più prendendo «in mano» l'HF e Pittoni è la rivelazione del rallye: si aggiunga che hanno preso il via 126 equipaggi, che il pubblico era numerosissimo ed entusiasta ed ecco in sintesi il quadro del IV Rallye del «999 Minuti - Trofeo Mobil», prova di campionato italiano, bene organizzato e condotto in porto in collaborazione dell'A.C. di Novara e del Jolly Club.

Fin dalle prime battute l'interesse del rallye per l'assoluto, si è accentrato sul duello Ballestrieri-Barbasio perché Paganelli, con la sua Fiat 124 Spider (che aveva rinunciato alla prevista trasferta per il rallye del Marocco per difendere in Italia il suo posto in campionato) è stato tagliato fuori dai posti alti della classifica praticamente dalle prime battute per due forature quasi consecutive che oltre a fargli perdere molto tempo, lo hanno ovviamente lacerato moralmente ma gli hanno concesso di affrontare alcune prove speciali con quella grinta non consentita se tutto avesse proceduto secondo i piani pre-stabiliti.

Ballestrieri, è un piacere constatarlo, è pilota ancora in ascesa parlando del suo stato di forma ed ha staccato i migliori tempi nelle prime prove. (Subito dopo la vittoria è partito per la Targa Florio). Comunque Barbasio non gli è stato da meno e a metà gara la classifica provvisoria vedeva in testa appunto Barbasio seguito da Ballestrieri a pochi punti, da Sonda in vena eccezionale, da Rattazzi, da Bossetti pure su HF e da Pittoni su Porsche.

Poi, nella seconda parte di gara, il ritmo veniva volutamente rallentato in casa Lancia per non compromettere un risultato già in parte acquisito; Ballestrieri però incappava in un ritardo ad un C.O. causato da errore di percorso, mentre Barbasio perdeva circa tre minuti per errore o svista nel proprio conteggio del tempo, all'ultimo o penultimo controllo orario. Fortunatamente questi due macroscopici errori non hanno influito sulla classifica che a quel momento doveva essere già — in linea di massima — quella di fine gara.

Due errori — dicevamo — che non dovrebbero capitare ad equipaggi professionisti come quelli di Ballestrieri-Audetto e di Barbasio-Mannucci, errori la cui responsabilità è imputabile maggiormente ai navigatori ai quali spettano proprio questi compiti specifici; ma Audetto, lo abbiamo visto fin prima del via molto affatica-

to (almeno così ci è sembrato) non cioè con lo spirito e con il fisico delle altre manifestazioni.

Rattazzi in questa occasione in coppia con Manfroto (Bernacchini è infatti ammalato) migliora sempre più in scioltezza sulla nuova (per lui) HF; comunque se vuole veramente migliorare le sue prestazioni sulla Fulvia, il nostro consiglio sarebbe quello di utilizzare, extra-corso, una HF per tutte le sue necessità automobilistiche al fine di conoscerla sempre più ed abbandonare così, almeno per un poco la sua Dino.

Barbasio è veramente diventato un pilota completo e questa impressione ce l'aveva già fornita all'Isola d'Elba: è un pilota sul quale la Lancia può affidare in pieno la responsabilità di difendere il proprio prestigio, in assenza per esempio, del grande Munari o Kallstrom. Prima era l'ottimo pilota di rincalzo, il pilota che partiva e che arrivava, ora invece è un uomo di punta nell'equipe Lancia e questa maturità ci sembra l'abbia raggiunta dopo la nota vittoria nella 84 Ore del Nürburgring. E Florio condivide la nostra opinione.

Leo Pittoni, milanese, è la rivelazione del rallye perché, con una Porsche casalinga ha dimostrato ottime qualità: Pittoni si è dedicato alle gare quest'anno iniziando col Rallye di Montecarlo, poi è passato con successo alle «sprint» ed ora anche ai rallye nazionali: senza dubbio elemento da seguire con attenzione.

Il rallye irone nella sua struttura tecnica non ha denancato lui negativi, anzi, stando alle impressioni generali, si è rivelato positivo sotto ogni aspetto: 815 chilometri complessivi, due giri di un quasi analogo tracciato, dieci prove speciali nessuna delle quali non selettiva. Numerosissimo il pubblico la cui presenza è stata favorita anche dalle due giornate festive e che non si è scomposto sotto gli improvvisi scrosci di acqua, ma un pubblico purtroppo in alcuni casi indisciplinato ed in altri anche molto scortetto quando per esempio ha gettato chiodi sul percorso o sassi o altri oggetti estremamente pericolosi per i piloti dando segno della propria schiacciante inciviltà! Per fortuna casi isolati.

Carlo Massagrande

Il «pieno» Scuderie

MASSICIA LA PARTECIPAZIONE DELLE SCUDERIE AL RALLYE DEI 999 MINUTI

Scuderia Tre Gazzelle 33 equipaggi; Jolly Club (19); Torino Corse (11); Bassano Corse (8); Pinerolo Corse, Accapi, Crocodilus (6); Nord Ovest e Safa Autostile (5); HF squadra corse, Domodossola e Patavium (3).

vincitori: Ballestrieri - Audetto



Le 10 prove speciali

Gargallo B. Valdeggia, Km 14,100 t.m. 17'
 1. Ballestrieri (Lancia HF) 17'24"; 2. Barbasio (Lancia HF) 17'34"; 3. Paganelli (Fiat 124 spider) 18'01"; 4. Pittoni (Porsche 911) 18'15"; 5. Rattazzi.
Sostegno-S. Nicolao, Km 6,200 t.m. 7'27"
 1. Ballestrieri (HF) 9'97"; 2. Barbasio (HF) 9'08"; 3. G. Bossetti (HF) 9'43"; 4. Ex aequo Bossetti (HF) e Ceccato.
Cello-B. Valpiana, Km 9,100 t.m. 11'
 1. Ballestrieri (HF) 12'04"; 2. Barbasio 12'17"; 3. Rattazzi (HF) 12'53"; 4. Pittoni (Porsche) 12'54"; 5. G. Bossetti.
Prelo-Germagno Km 5,000 t.m. 6'
 1. Ballestrieri (HF) 6'15"; 2. Barbasio (HF) 6'18"; 3. Sonda (Fiat 125 S) 6'45"; 4. Ex aequo G. Bossetti (HF) e Ceccato (Fiat 125 S) 6'47".
Colle Istituto Charitas, Km 11,600 t.m. 14'
 1. Ballestrieri (HF) 16'03"; 2. Paganelli (Fiat 124 S) 16'44"; 3. Barbasio (HF) 16'59"; 4. Besozzi (HF) 17'05"; 5. Sonda (Fiat 125 S) 17'20".
2.o GIRO
Gargallo-B. Valdeggia, Km 14,100 t.m. 17'
 1. Ballestrieri (HF) 19'41"; 2. Barbasio (HF) 19'44"; 3. G. Bossetti (HF) 20'09"; 4. Sonda (Fiat 125 S) 20'13"; 5. Paganelli (Fiat 124 S) 20'14".
Sostegno-S. Nicolao, Km 6,200 t.m. 8'
 1. Barbasio (HF) 9'33"; 2. Ballestrieri (HF) 9'46"; 3. Sonda (Fiat 125 S) 10'00"; 4. G. Bossetti (HF) 10'06"; 5. Pittoni.
Cello-B. Valpiana, Km 9,100 t.m. 11'
 1. Ballestrieri (HF) 13'05"; 2. Pittoni (Porsche) 13'18"; 3. Barbasio (HF) 13'22"; 4. G. Bossetti (HF) 13'24"; 5. Ceccato (Fiat 125 S) 13'30".
Prelo-Germagno, Km 5,000 t.m. 6'
 da (Fiat 125 S) 7'01"; 3. Ex aequo Ballestrieri (HF) e R. Bossetti (HF) 7'02"; 5. Benetti (Renault Gordini) 7'09".
Colle Istituto Charitas, Km 11,600 t.m. 14'
 1. Paganelli (Fiat 124 S) 16'32"; 2. Sonda (Fiat 125 S) 17'22"; 3. Ballestrieri (HF) 17'36"; 4. Pittoni (Porsche) 17'39"; 5. Benetti (Renault Gordini) 17'48".

I resti di una Renault Gordini andata completamente distrutta dal fuoco durante la prima prova speciale: nonostante l'impiego di diversi estintori dei concorrenti sopraggiunti, della macchina non è rimasto che un rottame. Sotto: un concorrente (più fortunato) se la vede con un muretto, ma senza conseguenze

