

«Adesso dovranno fare i conti anche con me»

Paletti: «Entro l'anno debutterò in Formula 1»

MUGELLO - L'autodromo del Mugello porta fortuna a Corrado Fabi che, vincitore nella passata stagione in F.3, ha fatto il bis quest'anno con la March 812.

«Devo ringraziare la Pirelli — esordisce «Corradino» — che mi ha messo a disposizione delle gomme eccezionali. Dopo pochi giri mi sono accorto che avevo la macchina superiore alle altre. Devo però affermare che subito dopo la partenza ho un po' temuto per l'errore che ho commesso. Ho cercato di cambiare troppo presto e non mi è entrata la marcia. Ma al termine del rettilineo ero già in quarta posizione, poi come avete visto mi sono disteso superando tutti agevolmente. Ma non ho mai tirato il motore al massimo, almeno nella prima parte della gara».

Dalle tribune Fabi sembrava in crisi, negli ultimi giri, con Lees che cercava di guadagnare secondi.

«Mi si è abbassato il limitatore dei giri e per questo ho dovuto tirare al massimo, ma solo negli ultimi giri. In effetti ho temuto che il motore non reggesse fino alla fine. Adesso tutti diranno che sono già in corsa per il campionato. E' bene andare

con i piedi di piombo. Certamente sto meglio di prima del Mugello e se continuerò ad avere sempre queste gomme, dovranno certamente fare i conti con la mia March».

In fondo, allora, la March ha vinto solo grazie alle gomme Pirelli?

«No, non solo per quello. Ma qui al Mugello le gomme sono state determinanti».

Accanto a Fabi, raggiante, l'ing. Mezzanotte della Pirelli: «Abbiamo rischiato molto, dando queste nuove gomme a Fabi ed a Necchi (sono state le gomme vincenti - n.d.r.). Non abbiamo effettuato alcuna prova ed abbiamo deciso di correre con queste nuove PA29; sono le stesse gomme che Fabi ha provato qui al Mugello circa 15 giorni fa. Abbiamo però cambiato la miscela esterna mantenendo la spalla delle PA 52-53-55. A metà gara eravamo sicuri del risultato positivo, perché queste gomme o vanno in crisi subito oppure arrivano in fondo tranquillamente».

L'altro pilota italiano che ha beneficiato delle nuove gomme Pirelli è stato Piero Necchi, che dalla decima posizione subito dopo il via, ha chiuso al terzo posto.



Paletti si è lasciato tradire dall'irruenza andando a tamponare Gartner subito alla prima curva. Poi, con una bella rimonta, si è piazzato decimo. Paletti was betrayed by his impetuosity and hit Gartner immediately in the first corner. Then, thanks to a fine climb back, he finished 10th

«Questa mattina — dice il pilota del team Merzario — eravamo veramente in crisi, non sapevamo dove mettere le mani. Poi sono arrivati quelli della Pirelli, che ci hanno consigliato la regolazione».

Quando mancavano pochi giri al termine, Necchi ha superato Eligh cercando anche l'attacco alla seconda posizione di Lees. Poi Eligh si è rifatto sotto.

«Ho tirato troppo la macchina nel tentativo di raggiungere anche Lees, ma quando mi sono accorto che continuando ad attaccare avrei compromesso l'intera gara, con le gomme che si stavano consumando velocemente, ho pensato di controllare

Eligh, senza attaccare Lees; certamente se lo svedese mi avesse attaccato sarei stato in grado di rintuzzare l'attacco».

Due piloti italiani sul podio, dunque, grazie anche alle gomme Pirelli. Un altro che invece della Pirelli non è proprio contento, è Alboreto: «Avevo visto tutti. Dall'undicesima posizione dopo pochi giri sono salito in 4.a posizione e certamente avrei terminato fra i primi 3, perché la macchina adesso è a posto; va veramente forte, dopo le ultime regolazioni fatte nelle prove libere della mattinata. In gara mi sono dovuto fermare a cambiare le gomme perché ormai erano finite. Non capisco proprio perché la Pirelli non vuole aiutare le squadre italiane; a noi hanno dato solamente due tipi di gomme, le 56 e le 49. Io e Minardi non sapevamo che esistevano queste nuove gomme PA 29. Potrebbero aiutare teams come il nostro, ancora in cerca di sponsor».

Altro italiano sfortunato, che però è contento delle sue gomme MH, è Riccardo Paletti: «Subito dopo la partenza ho pensato di attaccare perché sono partito in 7.a fila. Arrivato alla staccata della curva S. Donato, ho visto un varco sulla destra e mi sono buttato dentro. Purtroppo Gartner ha effettuato una brusca frenata e l'ho tamponato. Mi sono fermato subito a cambiare il musetto e per fortuna non ho rotto il telaio di appoggio, altrimenti avrei dovuto fermarmi. Se non avessi commesso questo errore certamente avrei lottato con i primi e sarei arrivato in zona punti. Ho fatto una bella rimonta e sono contento. La mia macchina andava come quella di Fabi e di Necchi perché i tempi sono gli stessi. D'altra parte dovevo attaccare subito perché partendo dalla 7.a fila mi dovevo portare subito fra i primi».

Chiuso l'argomento F. 2, con Paletti iniziamo quello della F. 1. Il pilota milanese cerca di sviare il discorso, poi dice: «Se io dovessi correre su una Fittipaldi (sponsor Pioneer) non lo farei. E poi devo portare a termine la F. 2 con la March».

Si capisce benissimo che i programmi di F. 1 per Paletti esistono e lo stesso pilota lo ammette: «Si è vero. Al termine della stagione farò qualche gara in F. 1, con quale team non lo dico e non lo dirò mai».

Ma parlando ancora con il pilota della March, si capisce che tre sono le possibilità: March, McLaren e forse Tyrrell.

Per finire, un pilota straniero, Lees: «Nella prima parte della gara non ho cercato di attaccare Fabi, pensando che si sarebbe stancato e non sarebbe stato in grado di condurre la gara in fondo con quel ritmo. Poi, quando ho deciso l'attacco, il motore non rendeva come all'inizio».

Piero Campani

De Agostini e Violati nelle autostoriche

MUGELLO - Dopo la F. 2 prendono il via le «veterane» per la Coppa CSAI autostoriche. Nella prima divisione GT, Lucchini prende subito il largo davanti a Zandra, Mandelli e Paolo De Agostini. Lucchini sembra ormai sicuro vincitore quando dalla sua vettura si sprigiona una grossa nube che lo costringe a fermarsi. Ne approfitta Zandra per portarsi al comando, ma anche egli resiste per poco perché De Agostini, con la sua Osca Zagato, sferra un lento ma sicuro attacco che lo porta in prima posizione. Mandelli, con la Fiat Abarth 1000, si inserisce meritatamente in seconda posizione e la conserva fino al termine della gara.

Nella classe GTS, Taraschi parte in prima posizione ma già alla fine del lungo rettilineo Violati si porta in prima posizione. Ambrogi attacca la seconda posizione di Taraschi junior, che corre sulla vettura costruita dal padre. Fino al termine della gara posizioni invariate con Violati e Ambrogi della scuderia Bellancauto sicuri 1. e 2.

Sport, Formula e Gran Turismo oltre 2500.

1. Violati (Ferrari 250) 15'18"41, media 123,356 kmh; 2. Ambrogi (Ferrari 250) 15'18"63; 3. Taraschi (Taraschi) 15'20"18; 4. Medici (Ferrari 3000) 16'12"54; 5. «Opicina» (Ferrari 250) 16'15"09; 6. Coppa (A.R. Giulietta) 16'24"10; 7. Dubbini (Maserati 250) 16'24"10; 8. Bianchetti (Stanguellini) 16'36"72; 9. Roberti (Poggi) 16'56"81; 10. Nicolini (Lister Bristol) 18'07"88; 11. Pischetta (Stanguellini); 12. Galassi (Austin S.); 13. Whorer (Mandarin); 14. Cuppellini (Maserati); 15. Fachini (Ferrari 250).

Gran Turismo fino a 2500

1. De Agostini P. (Osca Z) 16'32"72, media 114,122 Km/h; 2. Mandelli (Abarth 1000) 16'33"78; 3. Zadra (A. R. Giulietta SZ) 16'37"70; 4. Calicetti (A. R. Giulietta SZ) 16'53"72; 5. Zilletti (A. R. Giulietta SZ) 16'53"72; 6. Rondo (A. R. 1900 SS) 16'55"85; 7. Guarnieri (A. R. Giulietta) 17'02"68; 8. Senin (A. R. Giulietta S) 17'03"09; 9. Milesi (A. R. Giulietta) 17'28"37; 10. Riccardi (Porsche GT 1600) 17'31"13; 11. Setti (A. R. Giulietta SS); 12. Galli (Lancia Aurelia); 13. Barbieri (Orca); 14. Chiavelli (A. R. Giulietta); 15. Grandori (A. R. Giulietta); 16. Denzetti (A. R. Giulietta SZ); 17. Girotto (A. R. Giulietta); 18. Balzan (A. R. Giulietta); 19. Perego (Porsche 1600); 20. Marcinò (Appia SZ); 21. Manfredini (Fiat Giannini); 22. Di Lallo (A. R. Spider); 23. Colli (Lancia Flaminia Z); 24. Lucchini (Osca 1600).

COMBATTUTISSIMA COME SEMPRE LA R. 5

La spuntano Castagna e Zambaiti

MUGELLO - Una incerta partenza di Colleoni nella gara per i piloti con numeri dispari provoca un tamponamento di «Maikol» a Baldi che si intraversa spingendo lo stesso Colleoni contro il muretto dopo la corsia dei box: entrambi riprenderanno la corsa, al termine della quale i commissari sportivi escluderanno «Maikol» dalla classifica. Intanto Brand, Castagna e Torelli hanno preso il volo distanziando progressivamente Tacus, «Maikol», Nenci e Gardelli. Ad una iniziale supremazia di Brand replica Castagna che, pressato insistentemente da Torelli, va a prendere il leader infilando alla curva di S. Donato a nove giri dal termine. A sei giri dal termine Castagna riesce a guadagnare un discreto vantaggio che lo pone al sicuro.

Pole position e vittoria per Zambaiti nella gara per i piloti con numeri pari: scattato in testa al via, il bergamasco viene subito tallonato da Ercolani e Fabiani che transitano nell'ordine al primo giro. Corsa lineare per metà gara, con Fabiani che sembra non farcela a recuperare: la corsa sembra ormai assopita quando Fabiani, a quattro giri dal termine, attacca decisamente e supera prima Ercolani ed il giro successivo addirittura Zambaiti. Si prevede un finale in volata come nella precedente gara del Mugello, ma all'ultimo giro, con una zampata vincente, Zambaiti approfitta di una traiettoria troppo larga di Fabiani e lo supera vincendo la sua seconda gara.

Nella graduatoria della coppa a squadre di città, la vittoria della giornata è andata ancora una volta al Garage Ambrosiano di Milano che cappeggia saldamente la classifica.

Roberto Argenti

Classifica numeri dispari: 1. Castagna 16 giri in 41'40"16; 2. Brand 41'41"80; 3. Torelli 41'45"13; 4. Tacus 42'08"44; 5. Gardelli 42'11"97; 6. Mistò 42'12"15; 7. Colleoni 42'48"45; 8. Ercolani 42'28"91; 9. Rossetti 42'34"27; 10. Poli 42'34"65; 11. Bergamelli; 12. Imparato; 13. Missaglia; 14. Nenci; 15. Baldi; 16. Cucinotta.

Giro più veloce: il quarto di Castagna in 2'35"14, media 121,780.

Classifica numeri pari: 1. Zambaiti 41'44"75; 2. Fabiani 41'45"52; 3. Ercolani 41'45"74; 4. Zaffiri 42'14"82; 5. Salvadori 42'18"62; 6. Tosolini 42'18"87; 7. Xella 42'20"72; 8. Giuliani 42'50"52; 9. Lauria 42'59"91; 10. Bianchini 43'37"46; 11. Ciarloni; 12. Sodano; 13. Rossi; 14. Colaprete; 15. Milani.

Giro più veloce: l'11. di Fabiani in 2'35"25, media 121,693.

Classifica generale numeri dispari: Brand 42; Castagna 39; Gardelli 21; Mistò 20; Torelli 20; Baldi 18; Menon 18; Colleoni 16; Tacus 16; Poli 13.

Classifica generale numeri pari: Ercolani 40; Zambaiti 40; Fabiani 34; Zaffiri 22; P. Giuliani 21; Xella 20; Salvadori 14; Milani 13; Tosolini 10; Sforza 9.