



Il presidente della repubblica francese Georges Pompidou ha già alzato la bandiera nazionale pronto a fare scattare i concorrenti della « 24 Ore di Le Mans ». Pochi istanti prima del via il primo cittadino di Francia aveva pubblicamente spiegato perché lo sport dell'automobile merita il posto che occupa nella società moderna. Non fischia a nessuno le orecchie? (Foto DPPI)

Per questa FOTO che ha commosso i telespettatori
AUTOSPRINT
 offrirà il 27 giugno
 a Bologna un CASCO
 di BRONZO speciale
a Vic ELFORD
con onore

per avere, col suo spontaneo gesto di soccorso al pilota creduto prigioniero in un'auto in fiamme, dimostrato quanto valga la generosa educazione di coraggio umano nei campioni del volante



24 ORE di LE MANS, 11 giugno 1972



Le foto-simbolo della rinuncia. Guardatele bene: è il cortile e l'interno della rimessa del signor Evenisse, quella che durante la 24 Ore era sempre molto affollata, perché di regola ospitava le Ferrari.

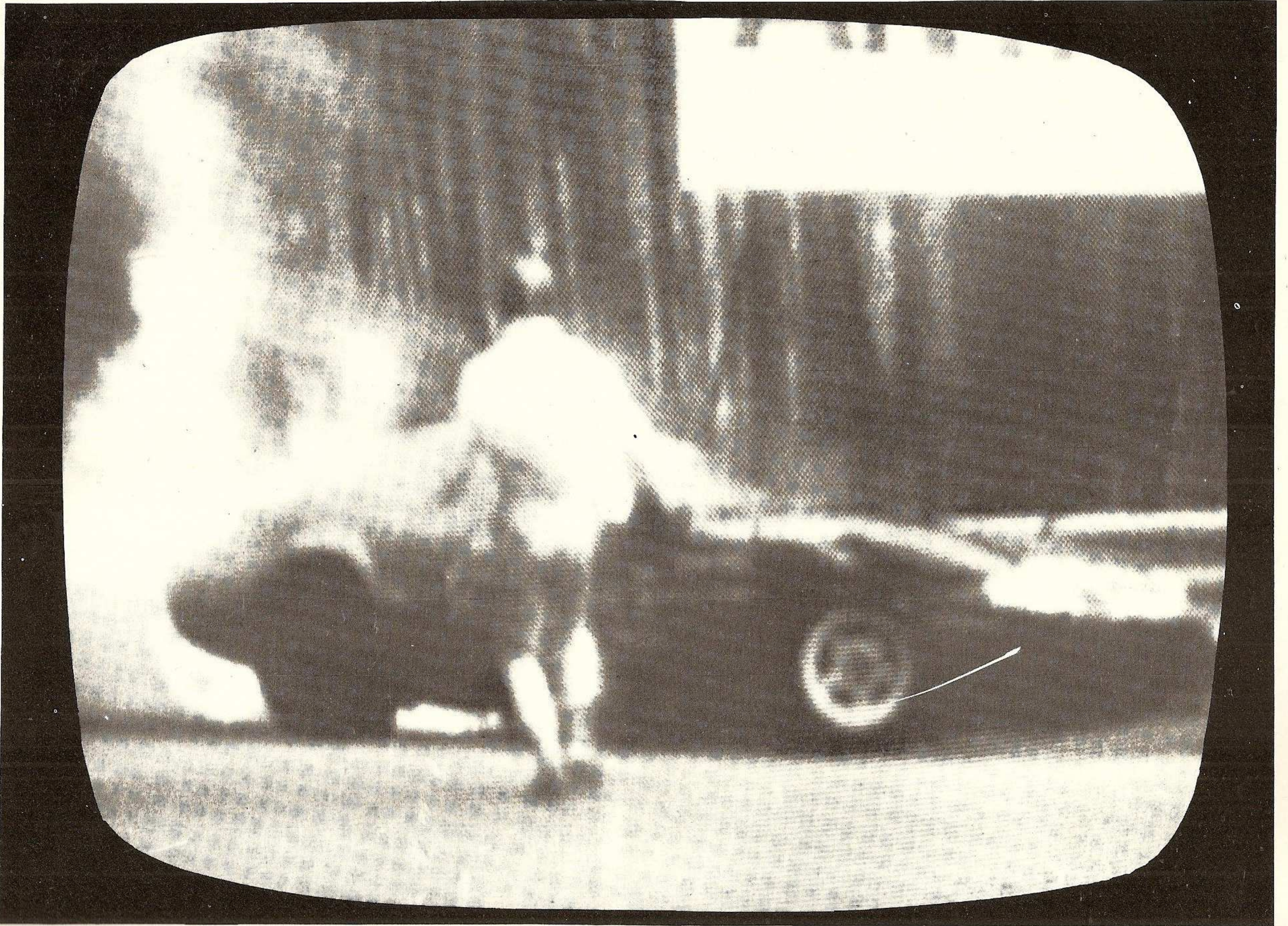


Con questa dedica **AUTOSPRINT**, certo di interpretare i sentimenti di tutti gli appassionati, che ai teleschermi si sono commossi (è la parola usata da un quotidiano francese) nell'osservare la scena che accanto vedete, vuole onorare il coraggio generoso di **VIC ELFORD**.

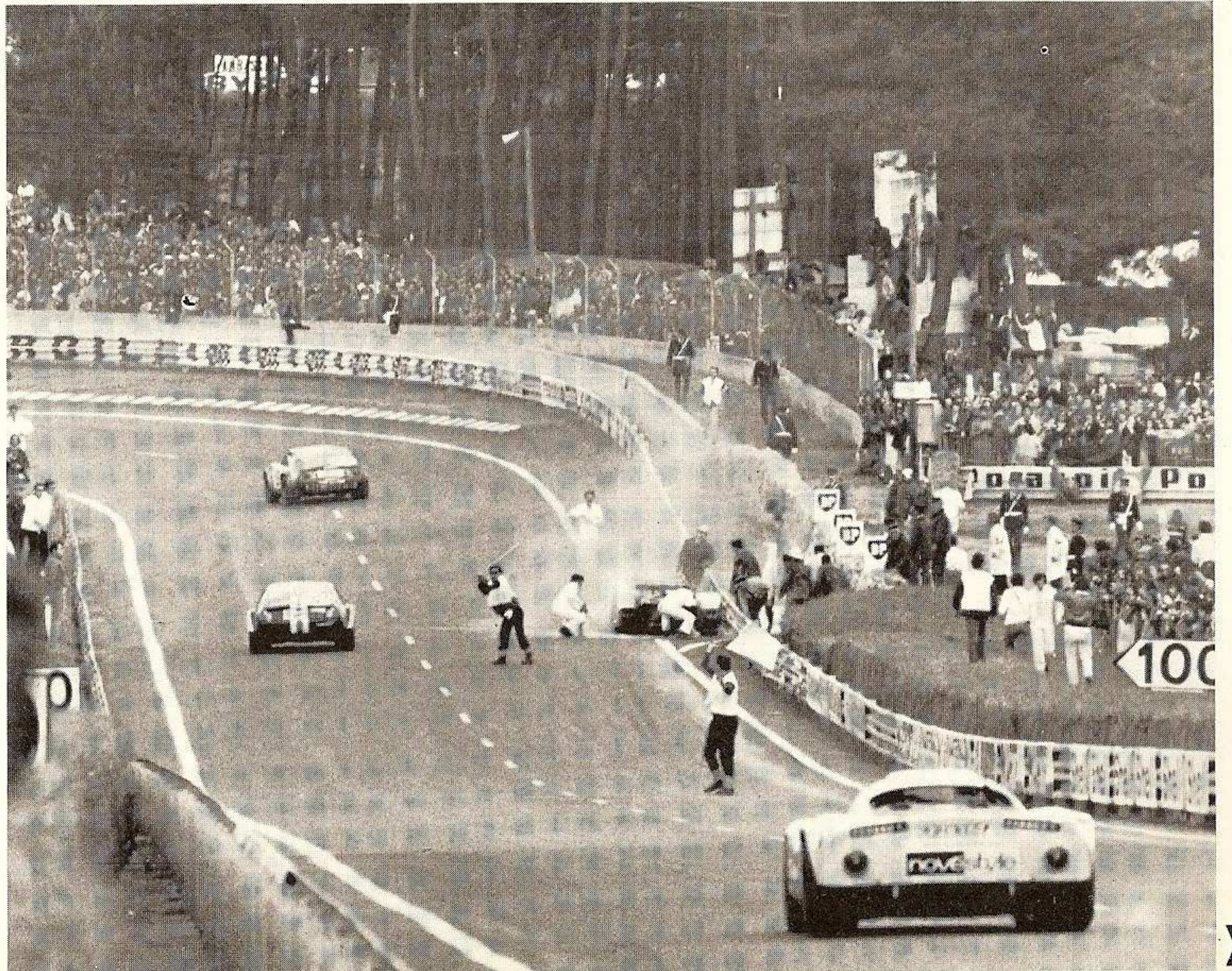
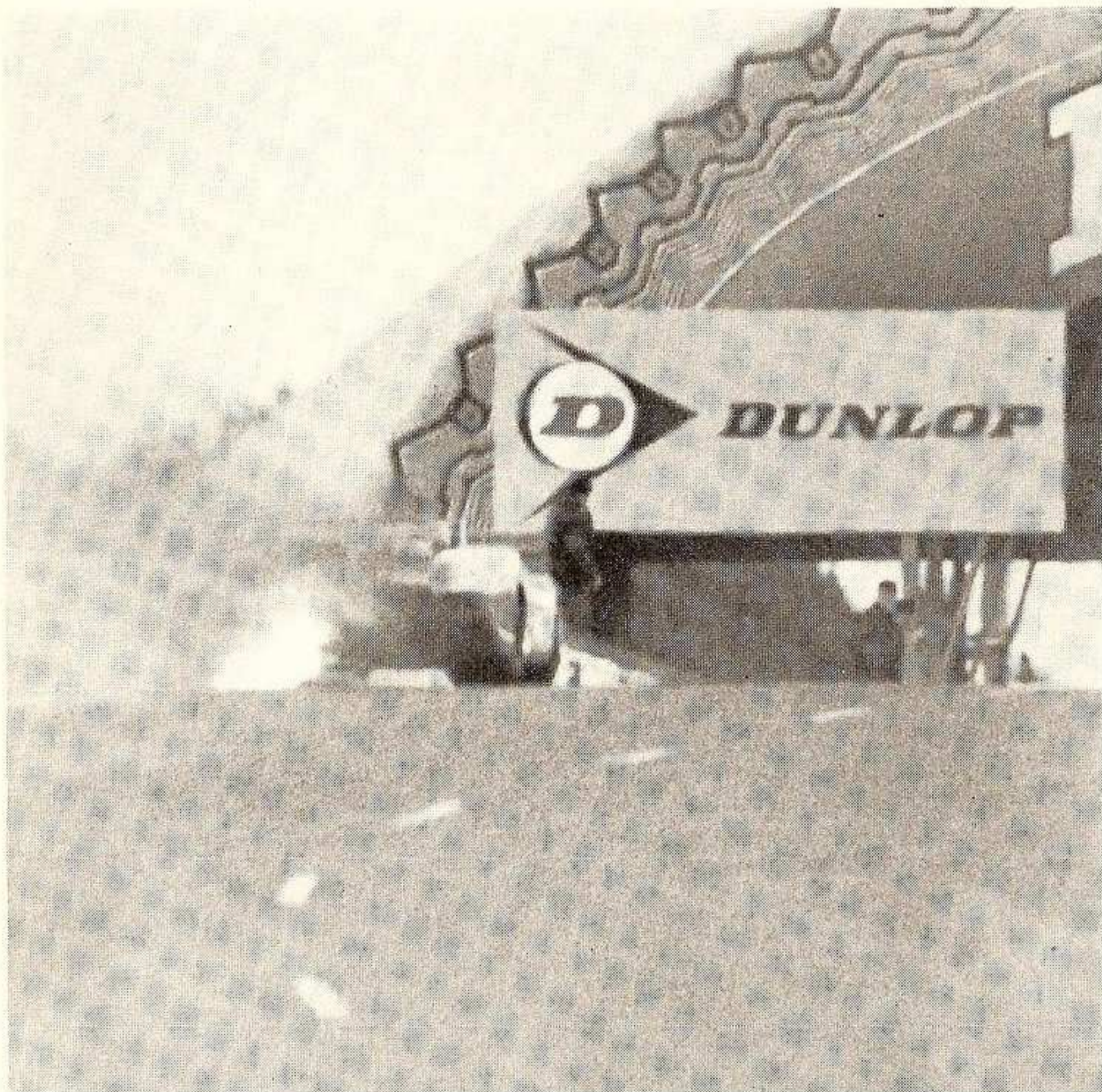
Il pilota inglese, che seguiva a circa 500 metri il compianto Bonnier, il quale lo aveva superato poco dopo la curva di Mulsanne, ha potuto vedere in tutta la sua dinamica come è accaduto l'incidente. Vic ha visto la Lola dello svedese infilarsi nello stretto corridoio sulla destra della Ferrari 365GTB4 di Vetsch (che, come spiegherà poi, seguiva una traiettoria rispondente alle più corrette regole di corsa), la fatale collisione, il volo della vettura sport oltre le protezioni e l'incen-

dio immediatamente sviluppatosi sulla Ferrari. Elford arrestava la sua rossa Alfa e si gettava in aiuto del pilota svizzero che egli riteneva ancora nell'abitacolo. Poi giunto al box, Elford chiedeva il cambio anticipato che gli veniva dato dopo tre giri da Marko intanto preparatosi.

Per questo gesto coraggioso, che pone in risalto come lo sport della automobile sia una scuola di coraggio per uomini veri nei quali la generosità e la lealtà si fondono in una superiore misura di dignità umana, **AUTOSPRINT** attribuisce a Vic Elford un « Casco di bronzo » speciale che gli verrà consegnato martedì 27 giugno a Bologna nel corso della premiazione dei vincitori del concorso « Automobilissima '72 », organizzato dal nostro giornale in collaborazione con « Giò 70 ».



Ecco Vic Elford, incurante del pericolo, dopo avere arrestato la sua rossa Alfa, attraversa di corsa la pista e si precipita verso la Ferrari 365 GTB4 in fiamme nella quale egli crede sia ancora prigioniero il pilota svizzero Florian Vetsch dopo la tragica collisione con la Lola dello sfortunato Joakim Bonnier (da un fotogramma della O.R.T.F.)



Due immagini che testimoniano la resa subitanea della Matra n. 12 di Beltoise per la foratura di un pistone. Sopra: la vettura con il motore preda di un principio d'incendio sta per superare il ponte Dunlop dopo le tribune. A destra: ecco la Matra ferma a cavallo della striscia gialla, poco prima della curva del Tertre Rouge. E' appena il terzo giro. L'avaria preoccuperà i dirigenti Matra ma le vicende della 24 Ore finiranno poi per tranquillizzarli più che bene



IL DIARIO della pazienza MATRA

ovvero :

*il prurito
del
settimo
anno*

L'avventura della Matra, conclusasi felicemente quest'anno, nella 40. edizione della 24 Ore di Le Mans, iniziò nel 1966, anno in cui apparve il primo esemplare di prototipo costruito dalla Matra. Pur avendo in programma altre gare dell'arco del mondiale, in questi vari anni, l'obiettivo principale della marca francese fu sempre

quello di vincere la 24 Ore, quella che i francesi continuano a definire « la corsa » per eccellenza. Un obiettivo per centrare il quale, quest'anno, la Matra ha rinunciato in pratica ad ogni altro impegno, trascurando anche la Formula 1. Vediamo ora in breve come si erano comportate le vetture « blu » nelle occasioni precedenti

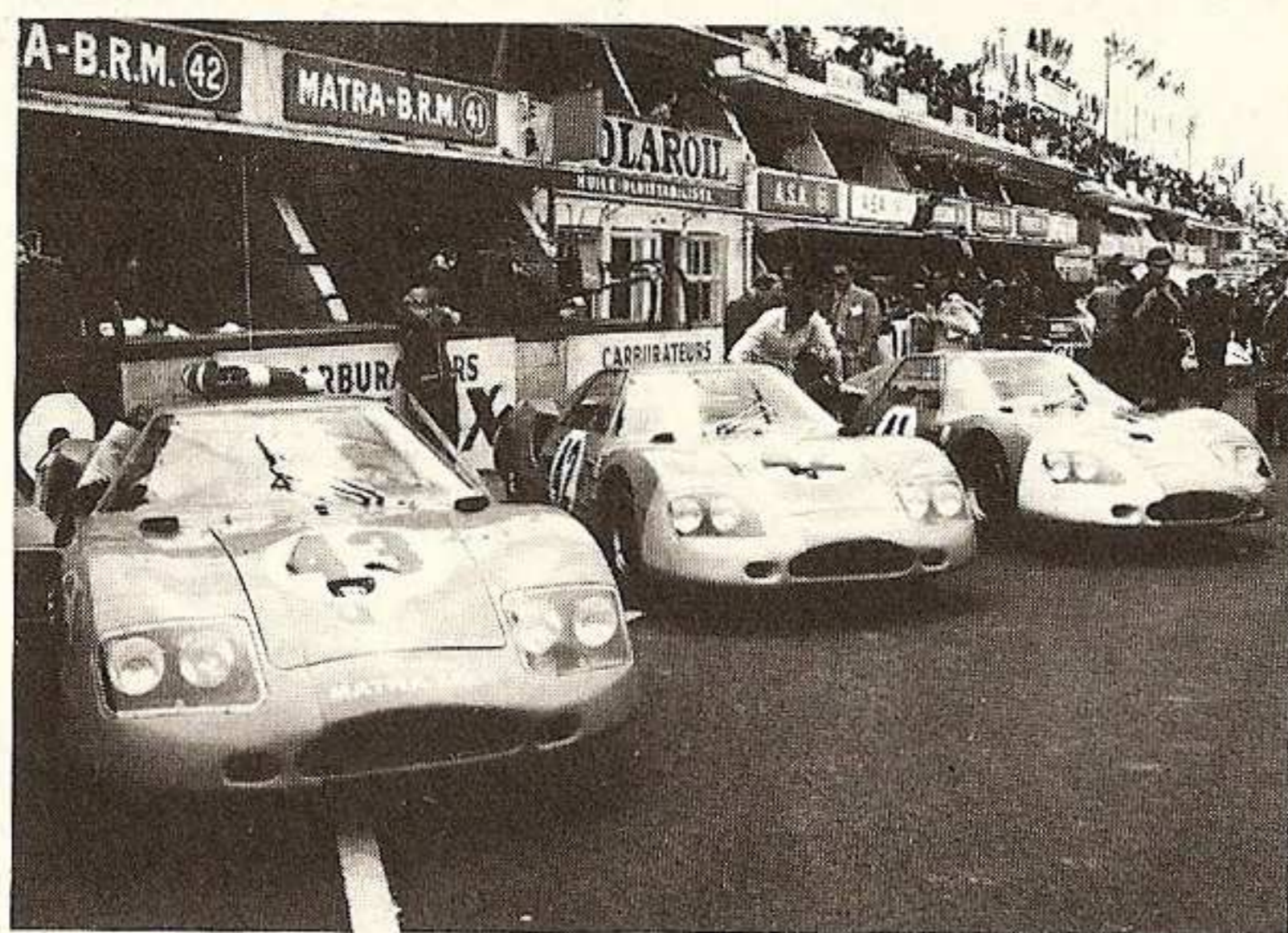
tanto
rombò che
vinse...



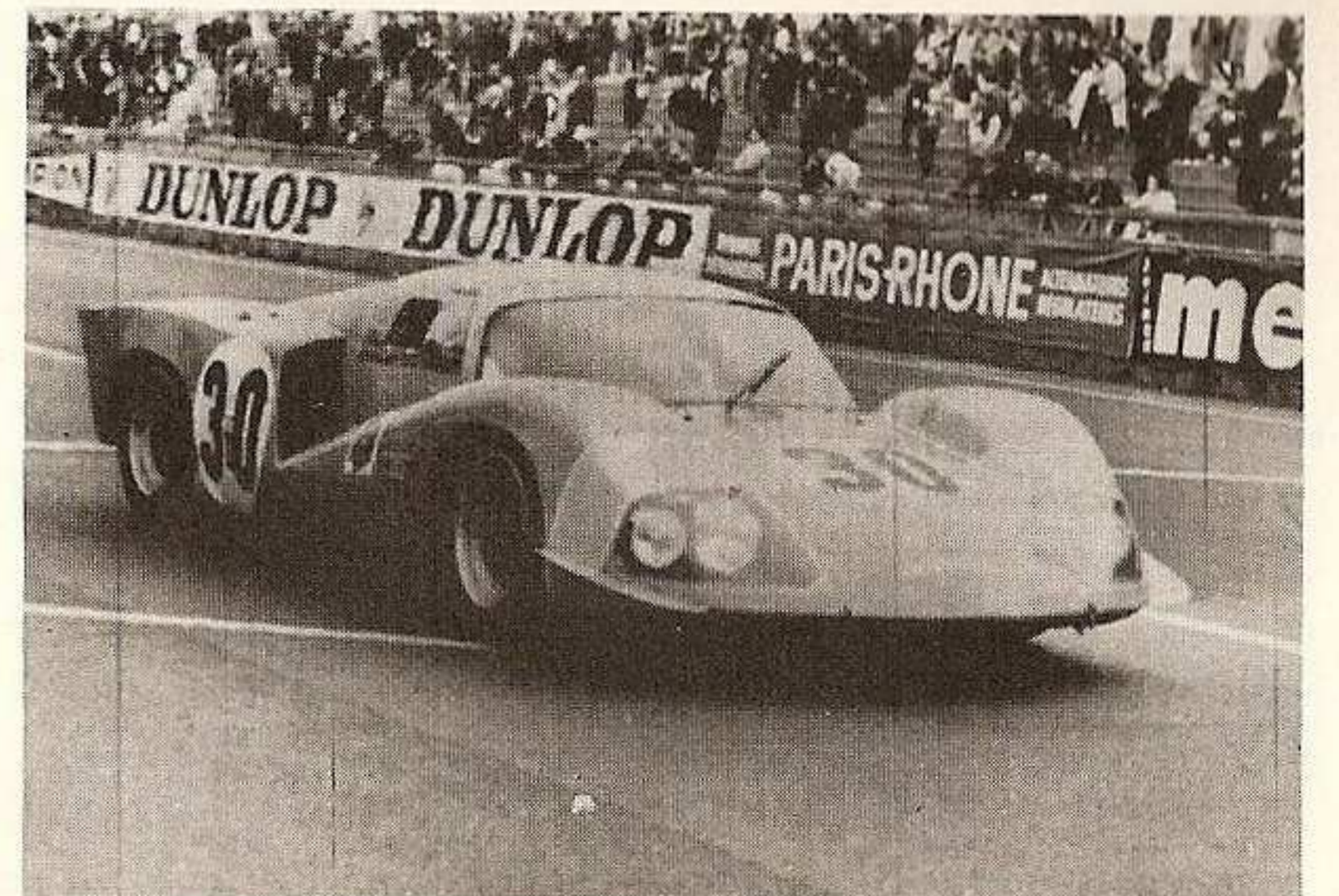
Disegni emblematici visti al box della Matra, a Le Mans. Le giovani 670 e la esperta 660

A sinistra, sette anni dopo il suo debutto, la Matra ha ottenuto, con questo primo arrivo in parata, la tanto sospirata vittoria alla 24 Ore di Le Mans

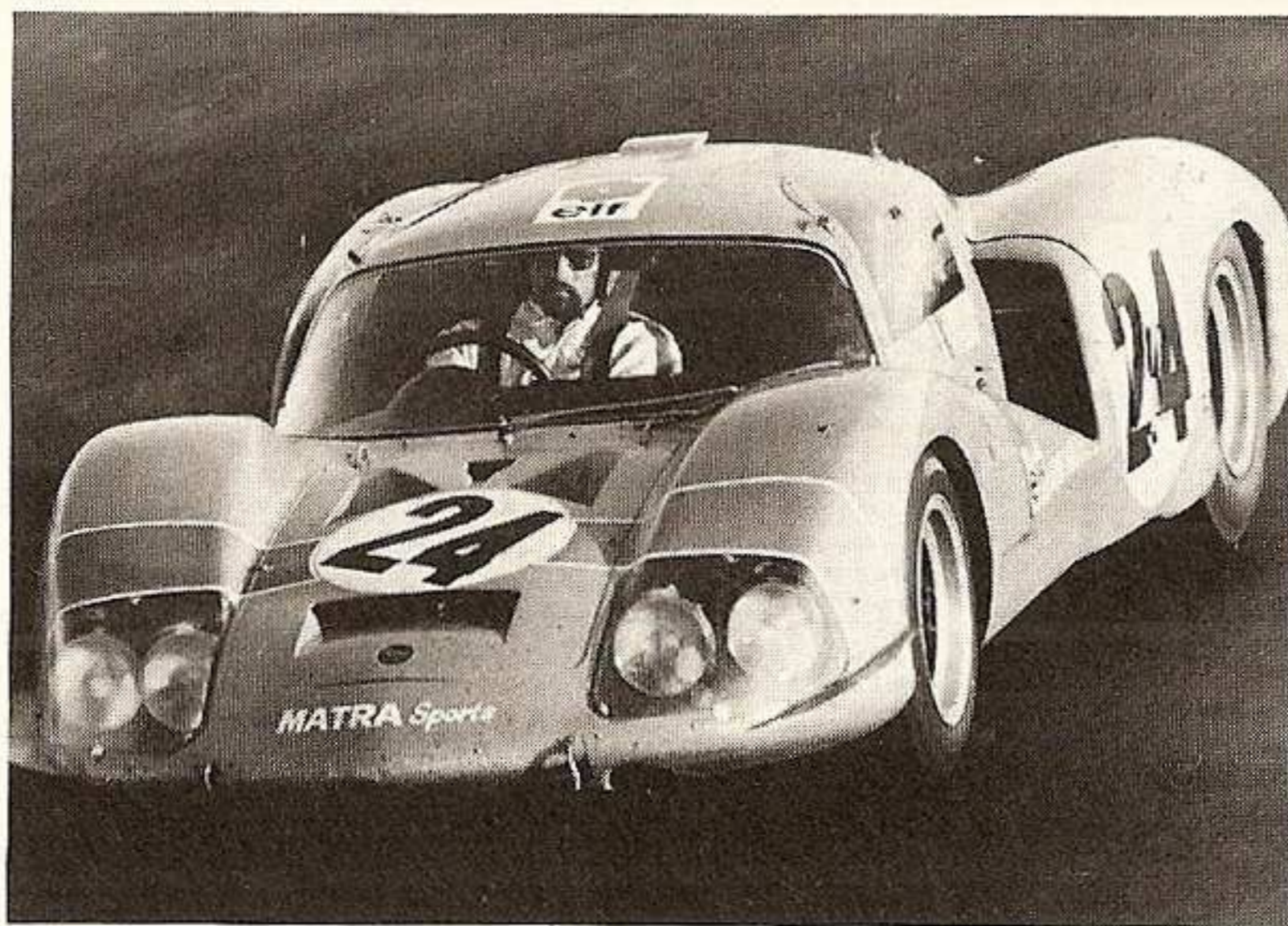
1966 Nelle prove preliminari di aprile appare la Matra 620, un prototipo 2000 mosso da un motore BRM 8V, che si comporta ottimamente nelle sedute di allenamento. In corsa, tre vetture al via, tutte ritirate: Jaussaud-Pescarolo per noie di accensione, Schlesser-Rees per incidente, Beltoise-Servoz-Gavin per rottura del cambio.



1967 Appare il tipo 630, sempre equipaggiato col 2 litri BRM. Nelle prove preliminari con una di queste vetture si uccide Roby Weber. In corsa, solo due macchine sono iscritte: Jaussaud-Pescarolo si ritira subito, mentre Beltoise-Servoz-Gavin si trovano sedicesimi assoluti alla undicesima ora di gara, quando sono fermati dalla rottura di una canalizzazione dell'olio.



1968 La Matra sta producendo il suo sforzo in Formula 1, e quindi solo un esemplare viene iscritto alla 24 Ore, che quell'anno si corre in settembre. La vettura è una 630 come telaio, ma dotata del 12 cilindri a V costruito dalla Matra stessa, naturalmente 3 litri. Bellissima la corsa di Pescarolo e Servoz-Gavin, che resistono fino alla 20. ora sia pure senza tergilcristallo, sotto la pioggia.



1969 La Matra si prepara molto bene per questa edizione della 24 Ore; si presenta con una 630, due spider 630-650, e con la nuova 650. Courage-Beltoise saranno quarti, Guichet-Vaccarella quinto, e Galli-Widdows sesti. Non c'è Pescarolo, feritosi provando la ultraaerodinamica 640, che verrà poi scartata.



1970 La Matra punta ormai decisamente a vincere la 24 Ore, e Jean-Luc Lagardere non ne fa mistero. Appare la nuova 660, con telaio monoscocca ed il motore della Formula 1, sempre 3 litri 12 V, che viene iscritta assieme a 2 650. La 660, affidata a Beltoise-Pescarolo, si ritira per avaria ai segmenti, seguita dalle 650 di Brabham-Cevert e Depailler-Jabouille.



1971 Noie all'alimentazione ferma-no la bella corsa di Amon e Beltoise, inviati con una sola macchina alla 24 Ore con una 660 di modello aggiornato. Alla 18. ora, quando era in terza posizione, la Matra si doveva ritirare per la rottura di un iniettore.



Una originale (e significativa) indagine degli organizzatori francesi



26 anni l'età media

ETA'	CELIBI		SPOSATI		TOTALE		media
	% M	% F	% M	% F	% M	% F	
15 - 24	47,4	8,0	4,1	1,6	51,5	9,6	61,1
25 - 34	9,9	1,1	14,1	1,2	24,0	2,3	26,3
35 ed oltre	1,1	0,2	9,2	2,1	10,3	2,3	12,3
TOTALE	58,4	9,3	27,4	4,9	85,8	14,2	100,0

Un pubblico di operai e studenti

Divisione per categoria socio-professionale

■ 2%	Agricoltori
■ 2,5%	Industriali - Commercianti
■ 6,6%	Liberi professionisti
■ 15,6%	Quadri intermedi
■ 16,3%	Impiegati
■ 29,8%	Operai
■ 2,6%	Altre attività
■ 24,7%	Improduttivi
■ 21,0%	Studenti



1 su 2 gli abitué...

ETA'	% delle persone che già hanno assistito alla 24 Ore	Numero medio di presenze
15 - 24	50,5	4,5
25 - 34	57,8	5,5
35 e oltre	70,5	10,5
Tutte le età	55,0	5,8

... e il 52,5% di appassionati

Assistono ad altre gare automobilistiche il 52,5% di cui

da 1 a 3 volte l'anno	26,8%
da 4 a 6 volte l'anno	15,2%
da 7 a 9 volte l'anno	2,8%
da 10 volte e oltre	7,7%

Oltre l'8% gli stranieri

- 1 spettatore su 12 (cioè 20.000 spettatori) giunge dall'estero.
- 1 spettatore su 4 giunge dalla regione parigina
- 1 spettatore su 6 giunge dalle vicinanze di Le Mans
- Solo 1 spettatore su 8 è di Le Mans.



Lo spettatore PROTOTIPO di LE MANS

Che cosa rappresenti Le Mans per i francesi, per lo sport, per lo sport automobilistico in particolare, è stato dimostrato dalla 40.a edizione che ha portato sul circuito nientemeno che il presidente Pompidou in veste ufficiale, il quale ha sottolineato l'importanza delle corse dal punto di vista dei progressi dell'industria automobilistica, si è incontrato con i rappresentanti dei piloti di tutto il mondo, ha colto l'occasione, da buon francese, di far tifo per le auto di casa.

L'edizione di quest'anno della 24 Ore di Le Mans, ha offerto lo spunto agli organizzatori per una indagine tesa a tracciare l'identikit dello spettatore medio, stabilendo la sua età, il lavoro svolto, il luogo di provenienza e la spesa sostenuta per assistere alla corsa.

Ecco l'identikit come risulta dall'inchiesta.

Età media 26 anni, celibe, studente o operaio (sono le condizioni sociali più rappresentate), spettatore di altre corse nell'arco di un anno e già spettatore, almeno una volta, a Le Mans, francese (ma sono molti, circa 20.000 gli stranieri).

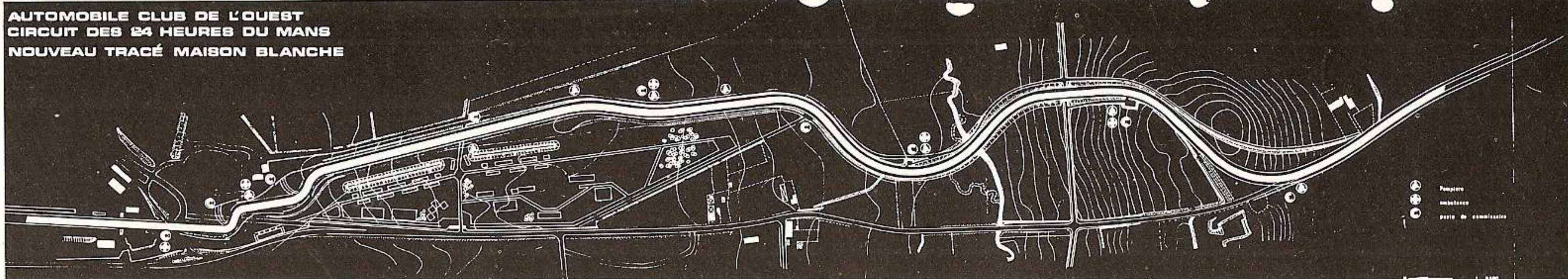
Lo spettatore « tipo » arriva a Le Mans in auto, e spende, in media intorno alle 11.000 lire.

Ma ecco, nel dettaglio accanto, alcuni dei dati dell'inchiesta.

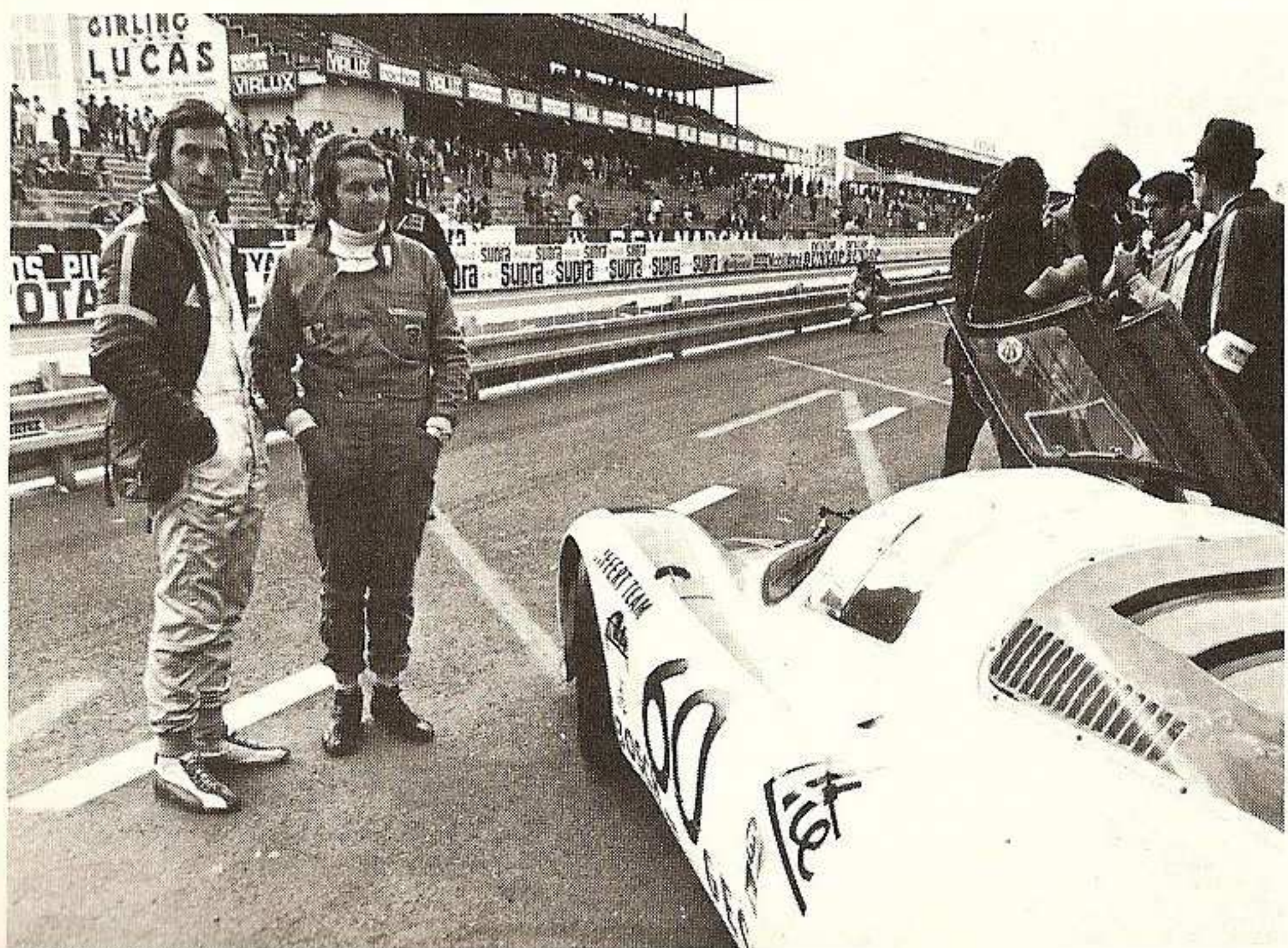


COME
GUIDANO
nel nuovo
tracciato

AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST
CIRCUIT DES 24 HEURES DU MANS
NOUVEAU TRACÉ MAISON BLANCHE



Trentadue «cambi» ogni giro



«Fuori giri» la PORSCHE 908

VIC ELFORD (che sarà protagonista del generoso episodio di tentato soccorso alla curva tragica di Bonnier) osserva (con un pizzico di nostalgia?) la Porsche 908 brillantemente classificatasi terza assoluta nella 24 Ore, cioè la macchina con la quale anche lui gareggiò nel '69. Eccoli con uno dei tre piloti, il tedesco Jost, che si sono divisi la guida sulla vettura «prestata» dalla moglie del compianto Siffert. Infatti questa 908 coda lunga era stata comprata dal pilota svizzero per il suo Museo. La moglie ha accettato poi la proposta di Weber (l'altro pilota tedesco che si è alternato con Casoni in gara). La macchina era stata pagata da Siffert alla Porsche 18 milioni e per questa cifra è



stata assicurata a Le Mans per un «premio» di due milioni. Come vedete sotto per assisterla al box c'era l'ing. Falck, uno dei tecnici ufficiali della Porsche, che ha messo a punto la macchina a Stoccarda. Essa era equipaggiata anche con un nuovo motore potenziato della 908 3 litri, tanto potenziato che, con la profilatura aerodinamica, questa Porsche dalle ambizioni mascherate non permetteva ai piloti di tener giù, fino in fondo, il piede sul rettilineo dell'Hunaudières perché la quinta utilizzata non era sufficiente. Il motore andava infatti fuori giri. Nella foto con Falck è l'ing. Severi (a destra) e il nostro Benzing.

DALL'INVIATO

LE MANS - Il punto cruciale del circuito di Le Mans sta proprio nel settore nuovo della Maison Blanche, fino allo scorso anno una «S» velocissima, in cui si staccava e basta, ed ora tutta una serie di dieci curve a raggio sempre più stretto e decrescenti velocità di percorrenza, fino alla conosciuta «chicane» che dà sul rettilineo delle tribune, poco prima dei boxes. Infatti, per il resto del circuito, nessuna variazione e la guida è quella di sempre, forse con lievissimo ritocco all'Indianapolis, in seguito alla cordonatura. Tant'è vero che in questa curva taluni concorrenti sono ora invogliati a mettere addirittura la prima, come abbiamo visto fare da taluni guidatori della Matra.

Comunque, le curve principali si percorrono: in quinta la prima dopo le tribune, in terza la «S» che dà sul Circuito Bugatti, in seconda il Tertre Rouge, in prima Mulanne, in terza l'ingresso d'Arnage in seconda Indianapolis.

Contropendenza « choc »

La serie di curve della Maison Blanche viene giudicata buona dalla maggioranza dei piloti, nonostante il primo « choc » delle contropendenze; si lamenta un po' la scarsa visibilità delle bordature di notte, a causa dei lievi dossi, che nascondono i catari-frangenti. Mentre si considera effettivamente troppo stretta l'ultima variante che dà sul rettilineo. Secondo una serie di rilievi fatti durante le prove preliminari, risulterebbero queste velocità massime, compiute dalle seguenti vetture:

252 kmh (Ligier) all'inizio delle Hunaudières

332 kmh (Ferrari) alla fine delle Hunaudières

188 kmh (Matra) alla 1. variante di Maison Blanche

191 kmh (Matra) alla seconda

175 kmh (Alfa Romeo) alla quarta

223 kmh (Matra) sul breve rettilineo di raccordo

118 kmh (Alfa Romeo) alla sesta curva

67 kmh (Ferrari) all'ultima curva che dà sul rettilineo, dinanzi ai boxes

250 kmh (Ferrari) dopo la curva Dunlop

291 kmh (Ferrari) prima della «S» fra Dunlop e Tertre Rouge.

Le varianti di Andrea

Per queste varianti, seguiamo soprattutto de Adamich, che è apparso uno dei migliori in questo settore. La prima curva, con una frenata di 110 metri, si affronta in terza e con questa marcia si percorrono anche le due successive, con un tratto di quarta sul tratto ondulato che porta alle «chicanes» finali. Qui, con

una decelerazione di 100 metri circa, si compiono in seconda le prime due controcurve con 40 metri di raggio e si deve innestare la prima per l'ultima variante, con raggio di soli 15 metri.

Perciò si può considerare che Le Mans sia oggi un circuito assai completo, con due punti di massima decelerazione, da percorrere in prima, ed un lunghissimo rettilineo, per il conseguimento delle massime velocità. In totale, ogni giro, a seconda dei rapporti, si possono considerare da 27 a 32 cambi di marcia.

Enrico Benzing

il triangolo
SPICA
e garanzia!

CANDELE LODGE

AMMORTIZZATORI allinquant

POMPA ACQUA