

Con VUDAFIERI-MANNUCCI su 131 ABARTH la FIAT primeggia

TABA... TONF

in SICILIA dopo il 7 BELLO LANCIA

Il sogno nero

Purtroppo un grave incidente ha rannuvolato l'entusiasmo di questi giorni. Anche se si sa che il rischio è la componente prima dello sport motoristico da competizione, non si può restare insensibili al dramma di un diciannovenne debuttante che perde la vita proprio nel momento in cui raggiunge il sogno inseguito per anni. La morte di Nicola Buttitta, sbalzato dall'abitacolo dell'Alfasud su cui sedeva come copilota, è in ogni caso più « pulita » di quella del suo coetaneo ucciso da protettori vaganti firmati Br nel centro di Torino.

Troppo poco per poter consolare, ma troppo terribile da dover ammettere.



La Fiat-Abarth 131 di Vudafieri-Mannucci, vincitori in Sicilia del rally Targa Florio dopo un bel duello con la Stratos di Tabaton, che nella prova conclusiva è uscito di strada (ATTUALFOTO)

The Fiat-Abarth 131 of Vudafieri-Mannucci, winners in Sicily at the Targa Florio Rally after a fine duel with Tabaton's Stratos which went off the road in the final stage

assoluto, anche di aver vinto il gruppo 2 davanti a quel grosso pilota che resta Pregliasco, capace di tenere competitiva sino alla fine un'Alfetta cui si è pure rotto un pistone.

Il Turismo Preparato in ogni caso ha rappresentato una corsa a parte, avvincente oltre che per i due di testa anche per la competitività messa in mostra dall'Alfasud di Ormezzano (soprattutto in funzione futura), dai progressi della Ritmo di « Lucky », funambolo come sempre e « marcia in più » della vettura, e soprattutto dalle magnifiche R5 Alpine curate da Terrosi, quattro macchine, veri orologi capaci di marciare ad un ritmo superiore ai diretti avversari proprio come quelle francesi che hanno fatto epoca.

La tenuta impareggiabile che dimostrava di avere quella di « Steno » e soprattutto la corsa eccezionale di Carrotta parlano da sole. Carrotta purtroppo, dopo essere stato la spina nel fianco di tanti avversari su vetture ben più potenti, si è fermato per un semiasse (anche se poi è arrivato) quando sembrava che il sesto posto assoluto non glielo toccasse più nessuno.

E' quello che è successo un po' anche allo sfortunato Dean nel gr. 1 dove con la sua Escort era secondo dietro il solito Presotto addirittura quinto al traguardo. Ancora una vittoria nella Costa Smeralda e la Ford può prendere definitivamente il volo nel Turismo di Serie.

Degni protagonisti di una gara che sul piano agonistico è stata ai migliori livelli sono stati anche Pantaleoni-Maida nel gr. 3 ed Anna Cambiaghi-Maria Grazia Vittadello tra le dame. Contro di loro nulla ha potuto la Mandelli (con Giulia Pernice) oltretutto con gomme troppo polivalenti per essere il meglio e le bravissime Maurizio Baresi-Carla Costa, che, quando già prime di classe e prime più che mai nel Trofeo Alitalia, hanno capotato rischiando molto sul piano personale.

I risultati di « Apache »-Cammarata, Picciurro-Briguglia e « Bron-

son »Pennica, testimoniano invece del livello sempre più alto che va raggiungendo il rallysmo da queste parti (Carrotta è un discorso a parte). Di anno in anno i progressi sono evidenti. Vetture migliori e piloti più preparati premiano la passione di questa regione che ha sempre dato tanto all'automobilismo da competizione.

Carlo Cavicchi

La « penalizzazione » di PINTO

CEFALU' - Prima ancora di mettersi in moto, la 60esima edizione della Targa Florio, la seconda in versione rally, è stata « penalizzata » sul piano delle partecipazioni da un rovinoso incidente di Pinto che, con Penariol, provando la Ferrari da gara, si è scontrato con un trattore. Un vero peccato perché la Ferrari, finalmente verso la perfezione, poteva davvero correre come protagonista, ma è un grosso sollievo per gli interessati che si sono visti togliere di mezzo un concorrente agguerrito.

Si comincia allora con la solita folkloristica partenza da una Palermo entusiasta più che mai della gara, adesso con un vero record di partecipanti. La prima speciale a Termini Imerese, inizia con un certo ritardo per mancanza dei cronometristi (almeno così sembra) alla fine della prova. Quando si parte, comunque, il pubblico pur numerosissimo e quasi incontenibile, dà una lezione in

quanto a compostezza. Ed è la Opel Kadett gr. 2 di Cerrato ad essere la più veloce. Come exploit, considerando il valore degli avversari, è decisamente il più grande nella storia della GM-Italia. Cerrato ha fermato le lancette su un 6'51" che è migliore di ben 19" del tempo fatto segnare nel '78 dalla Stratos di Carrello. In seguito il record si abbasserà ancora sino al 6'44" di Vudafieri e Tabaton, l'ultima notte.

Non c'è nemmeno il tempo di stupirsi ed il favoritissimo « Tony » sta subito nel tempo della successiva speciale di Montemaggiore. Dietro, Vudafieri e Pasetti (entrambi di Castelfranco Veneto, entrambi su 131) fanno segnare ancora una volta lo stesso tempo. Presotto prende nettamente la testa del gr. 1 perché Tognana, che aveva ottenuto il suo tempo

CONTINUA A PAGINA 38

CONTINUAZIONE DA PAG. 37

nella prova prima, buca una gomma e perde quasi un minuto.

All'appello intanto manca già Verini che rompe il cuscinetto dell'albero di trasmissione della nuovissima Ascona 2000 gr. 2, mentre Antonella Cusinati è attardata da problemi di cambio. Poco più avanti ci si metterà anche il comando dell'iniezione e per lei sarà finita lì.

Stessa sorte per Ambrogetti, alla cui Ritmo si brucia la guarnizione della testa. Al primo parco assistenza si leccano le prime ferite. Ormezzano ha problemi con le luci, Liviero con il comando dell'acceleratore della sua Ritmo, Pregliasco con l'assetto, la Mandelli e Cola con le gomme, «Tony» ha i freni poco efficienti e Cerrato, che adesso è secondo a 10", ha toccato leggermente nella seconda speciale pigliandosi un grosso spavento.

La classifica, dopo «Tony» e Cerrato, vede nell'ordine Vudafieri, Tabaton, Cola, Pasetti, Pregliasco, Bonzo, Presotto, Pantaleoni e il sorprendente Carrotta con la R5 Alpine.

Si riparte e subito Cerrato si ripete. Il suo 11'34" fa scalpore paragonato all'11'55" di Carello nel '78 (poi Vudafieri farà, nella seconda tappa, 11'14"). Qualcuno giura che Conrero stia ringiovanendo a vista d'occhio, ma la classifica non cambia se non per il recupero di Pregliasco che dalla settima passa alla quinta posizione.

Dietro si nota il buon procedere di Naberasco, ma è triste sapere che ha già pagato due minuti ad un controllo orario per un troppo lento cambio di gomme.

E si arriva alla discesa di Lascari. Cerrato è ancora il più veloce ma il rally non ha tempo per questo. Dietro, come si legge a parte, avviene la tragedia di Buttitta e la notte si fa ancora più nera. Il pronto intervento sarà inutile e le conseguenze del dramma che si sta compiendo fanno scappare un po' di mano la corsa agli organizzatori, chiaramente messi a dura prova.

Per i primi la corsa continua, ma a singhiozzo. Nella ripetizione di Termini Imerese, «Tony» esce di strada capotando più volte. Il sacrificio del leader sarà inutile perché la prova sarà annullata più avanti. Anche Tognana si ferma per noie elettriche. E' già mattino quando arriva l'ordine di sospendere la corsa. Tutti rientrano in parco chiuso. Quelli in testa che hanno corso prove inutili, e quelli indietro bloccati dal pubblico sulle prove per via del tempo perduto a soccorrere i malcapitati componenti l'equipaggio dell'Alfasud finita nel burrone, quella appunto di Turco-Buttitta.

E' un momento difficile per tutta la specialità; al dolore per la tragedia si aggiunge l'apprensione per la validità della gara cui sono ovviamente interessati tanti piloti, le preoccupazioni per le conseguenze che possono succedere.

Poi, verso sera, si ha la conferma che si riparte con la classifica stilata dopo la quinta prova valida, ma con al via solo gli equipaggi che erano in gara al momento della decisione di sospendere la gara, quindi senza «Tony» che sarebbe in testa a quella classifica e senza Tognana. C'è invece Di Lorenzo, pur ammaccato, che con la sua R5 ha capotato dopo aver forato due gomme.

Alla ripresa delle ostilità si scatenano Tabaton e Cola con le Stratos. Adesso la classifica vede Cerrato precedere di 10" Tabaton, di 11" Vudafieri, di 53" Cola, di 54" Pasetti e di 57" Pregliasco. Ottimo è sempre Carrotta che è sesto davanti a Presotto, la Cambiaghi, Pantaleoni, Ormezzano, Picciurro e «Lucky».

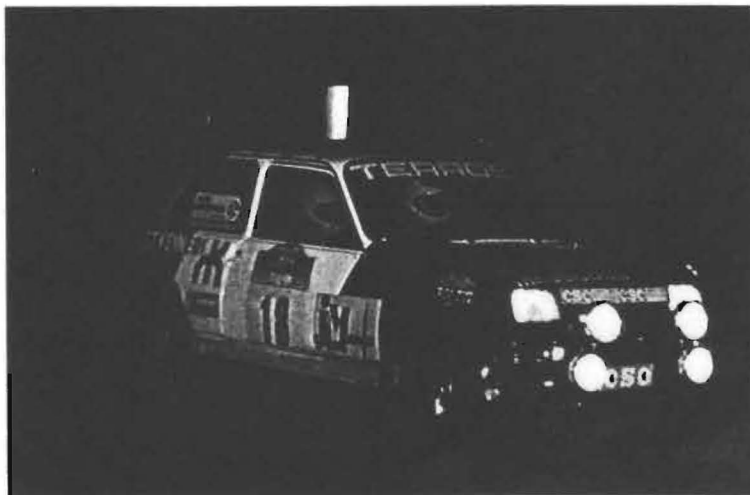
La reazione di Cerrato è generosa e sia lui che Cola restano nel tempo imposto a Montemaggiore con Vudafieri che riaffianca Tabaton al secondo posto. Vudafieri passa comunque a condurre dopo la speciale della Targa, dove non si riesce a capire quale tempo abbia fatto segnare Cola. Si sa invece che Pantaleoni si è inserito al sesto posto e che la Baresi ha capotato.

Per Cola la festa finisce in ogni modo a Caltavuturo dove gli si allenta una ruota che poi perderà strappando via tutti i prigionieri. Fermo è anche Barraja, col cambio rotto.

In testa c'è una guerra incredibile. Ta-



Con un inizio gara strepitoso, Cerrato con la sua Opel GTE gr. 2 ha dato il primo scossone al rally. E' poi finito terzo assoluto e primo di gruppo With a tremendous early stage Cerrato and his Opel GTE gr. 2 produced the first thrill of the rally. He finished third overall and won his group



Ottima la prestazione di Carrotta al volante dell'Alpine Renault 5 1400 preparata da Terrosi. Purtroppo, è stato sfortunato alla fine (ATTUALFOTO) Carrotta at the wheel of the Terrosi tuned Alpine Renault 5 1400 made an excellent performance. Unfortunately, he was unlucky at the end

baton scavalca Vudafieri alla Ferla mentre Cerrato è a soli 16". Pantaleoni, con gomme a prestito, scende al nono posto mentre Presotto avvicina a fatica Carrotta.

La lotta senza risparmio comincia a spaccare il gruppetto a Termini Imerese. Cerrato fora una gomma e precipita indietro. Più avanti ne forerà altre due insieme, ed i suoi sogni di vittoria svaniranno. Tabaton e Vudafieri invece impattano anche questo confronto.

A Montemaggiore Pregliasco ha una impennata d'orgoglio ed unico resta nel tempo imposto, Vudafieri si porta a soli 13" da Tabaton. Alla successiva Targa Tabaton cerca di difendersi, ma si «intestacoda» e perde molto tempo e la testa della gara per 2". Dietro, Presotto ha passato Carrotta e Ormezzano la Cambiaghi.

A Caltavuturo Tabaton tenta tutto. E' forse la prova che più gli si addice e spara le ultime cartucce. Vudafieri con 11'14" (41" meno di Carello nel '78) stravolge tutti. Tabaton invece stravolge la sua Stratos contro un muretto. Niente da fare per lui. L'auto, su quel che resta, non può andare lontano. Vudafieri, adesso con 3'41" su Pasetti, invece sì.

A due prove dalla fine impressiona l'impennata di «Lucky» che è il terzo miglior tempo: doveva dare il meglio di sé perché pressato da Palladino. Questo almeno quanto gli avevano comunicato. In realtà Palladino non è a 1"

ma a 10'01". Una svista... Qui Pregliasco, pur dando l'impressione di non poter arrivare alla fine con la macchina che si ritrova, si difende bene ed è quarto. Dispiace invece per Ormezzano che, dopo tanto faticare, rompe un semiasse e finisce fuori strada. Ed è fermo con la leva del cambio inutilizzabile anche Dean: era 13. e 2. di gr. 1.

Ormai la corsa è finita. Questo è quello che si credono tutti perché una prova è stata allungata nel tempo imposto. Lo crede anche il magnifico Carrotta, 6. assoluto. Ma un semiasse si rompe anche a lui, e perde solo... 22". Le lacrime sono d'obbligo soprattutto per questo magnifico risultato che tutti gli anni si profila e mai arriva.

L'ultima emozione è sul traguardo: l'esperto Mannucci pare colto in un errore imperdonabile anticipando ben 14". Ci sono discussioni con i cronometristi, poi si scopre che era in realtà stato autorizzato come avviene in tutti i rallies, ed è champagne per il campione in carica e per la Fiat che, dopo sette vittorie consecutive della Lancia Stratos, è riuscita finalmente a farcela.

C. C.

● Problemi un po' per tutti i piloti della RITMO, con le gomme, in Sicilia. Chi ne ha sofferto meno, per un «colpo di mano» personale di Claudio Balla, è stato Liviero che ha montato delle Kleber Colombes e ne è rimasto entusiasta.

FORSE PER «NOTA» SBAGLIATA - NEL BARATRO PER 200 m.

BUTTITTA col casco slacciato?

CEFALU' - Un grave incidente, purtroppo mortale, ha funestato la prima tappa della Targa Rally. Poco dopo le 6,30 del mattino di sabato l'Alfasud TI gruppo 1 di Beppe Turco e Nicola Buttitta, un ragazzo di 19 anni alla sua prima corsa, nel corso della quinta prova speciale, la «Piano-Fate» precipitava in una ripidissima scarpata dopo



aver abbattuto un muretto di protezione.

La vettura, rimbalzando da un macigno all'altro — perdendo via via diversi pezzi della carrozzeria, dagli sportelli ai cofani, al serbatoio della benzina — arrestava la propria corsa un paio di centinaia di metri più in basso della sede stradale con i due piloti sbalzati fuori sul pendio.

La macchina-scopa, partita subito dopo la conclusione della prova speciale si accorgeva subito dell'incidente (lo sfortunato equipaggio era

TROFEO A 112 ABARTH 70 HP (prima prova)

LA CLASSIFICA

1. Cunico-Campagnolo	1.03'32"
2. Zini-Paliaga	1.05'18"
3. Cinotto-Mussa	1.05'39"
4. Gianmarini-Bertola	1.05'50"
5. Caneva-Caneva	1.05'54"
6. Del Prete-Perata	1.06'04"
7. Devital-Cappellaro	1.06'39"
8. Bozzi-Bardelli	1.07'14"
9. Gianmarino-Cordaro	1.07'20"
10. Cerrone-Di Gioia	1.07'27"
11. Casula-Sodano	1.08'37"
12. Isacchi-Zampardi	1.09'01"
13. Romeo-Carbone	1.09'38"
14. - Cafissi -Fedi	1.10'30"
15. Persico-Gapvani	1.12'18"
16. Vedovello	1.12'22"
17. Belfiglio-Fulchieri	1.22'15"
18. Vitrotto-Lupidi	1.29'29"



I disperati segni di frenata sull'asfalto ed il muretto sfondato dall'Alfasud di Buttitta e Turco

A sinistra, in prossimità dei resti della vettura è rotolato il casco perso da uno dei piloti nell'urto



A sinistra, un gruppetto di persone si affaccia al baratro in fondo al quale è rotolata la vettura dei due giovani dopo l'uscita di strada



Nelle foto sotto, i resti della vettura. L'arco del roll-bar ha tenuto, non così le cinture. Ecco quella del pilota spezzata a fianco del sedile

partito tra gli ultimissimi) e informava via radio la direzione gara che provvedeva ad inviare un'ambulanza attrezzata per la rianimazione. Purtroppo però i soccorritori, pur giunti tempestivamente sul posto dell'incidente, nonostante le proibitive condizioni ambientali (un dirupo scosceso e scivoloso) trovavano il navigatore Nicola Buttitta già deceduto per le lesioni riportate al capo e al torace, mentre il pilota Beppe Turco, 20 anni, benché in gravi condizioni era ancora in vita e cosciente, trasportato all'ospedale di Termini Imerese i medici gli riscontravano shock traumatico, trauma cranico, toracico e addominale, vasta contusione lombare con dubbio di lesione ossea e abrasioni alle ginocchia con una prognosi di un mese.

Difficile, come sempre in questi casi, avanzare ipotesi sulle cause dell'incidente, ma dall'esame della dinamica, ricostruibile dalle tracce lasciate sul terreno, si potrebbe ipotizzare che Turco — per una nota sbagliata o comunque per un errore di valutazione — non rite-

nesse di trovarsi di fronte a una curva a destra, ma piuttosto di un « pieno ». Solo all'ultimo momento il pilota palermitano si sarebbe reso conto che la strada, in discesa, piegava sulla destra e si sarebbe attaccato invano ai freni, senza però riuscire ad evitare di abbattere il muretto e precipitare nel baratro per circa 200 metri.

La vettura, pur dopo un volo tremendo che l'ha letteralmente disintegrata, presentava ancora integra la cella di sopravvivenza, cioè l'abitacolo vero e proprio, perché il rollbar ha fatto il proprio dovere (tanto da far piegare la scocca sul pavimento), mentre non si è registrato un avanzamento del piantone di guida ed i sedili sono ri-

masti ancorati al pianale.

Solo che la cintura del pilota è risultata spezzata alla base, mentre quella del navigatore, integra nella struttura, era slacciata. Impossibile dire ovviamente se la cintura di Turco si è rotta per trazione o, ad esempio, è stata tagliata nel precipitare da una lamiera della carrozzeria, così com'è impossibile stabilire se effettivamente Buttitta avesse la cintura allacciata e si sia slacciata nella caduta o non fosse già slacciata prima dell'incidente.

Quello che è certo è che al via della PS le cinture erano allacciate e i concorrenti avevano i caschi, ma purtroppo non è una novità che alcuni piloti si sentono « impacciati » e dopo il via, quando i commissari non guardano più, slacciano le cinture o allentano i sottogolia dei caschi. Proprio il casco di Buttitta è stato trovato a una decina di metri dal relitto della macchina e a una trentina di metri dal corpo dello sfortunato pilota.

Appassionati di automobili, i due

ragazzi palermitani erano, come detto, alla loro prima gara, e il prestigio di un nome come « Targa Florio » esercitava su loro un fascino notevolissimo, tanto da farli decidere — nulla lo impedisce a livello regolamentare — ad esordire in una prova così tanto impegnativa.

Al momento dell'incidente erano notevolmente attardati per una perdita d'olio dal motore, la cui coppa era stata riparata poco prima in extremis. Prima di fare continui rabbocchi di lubrificante avevano ottenuto buoni tempi nelle PS iniziali, poi avevano cominciato a scivolare verso il fondo della classifica.

Già nel corso della domenica le condizioni di Beppe Turco, per il quale si temeva un pericolo di immobilità agli arti inferiori, sono lentamente migliorate e fortunatamente sembra che la sua convalescenza possa essere più rapida del previsto.

Giulio Mangano

Già monopolio Cunico-Campagnol il Trofeo A-112

CEFALU' - Il preventivato successo di Cunico-Campagnol nell'apertura stagionale del campionato « Autobianchi A112 70 HP », sulle strade della Targa Florio è arrivato puntuale e persino con una facilità disarmante. Il pilota del Jolly Club, alla decisa ricerca di un successo nel campionato A112 che comporti riflessi positivi sulla sua futura carriera di pilota, ha ritrovato sugli asfalti siciliani la forza dei giorni migliori disponendo a piacere per tutta la corsa, di tutti i pur validi avversari che si è ritrovato contro.

Prima della partenza si era parlato un po' con tutti i concorrenti partecipanti alla prova siciliana, e con tutti si erano fatti dei pronostici che inevitabilmente indicavano la coppia Cunico-Campagnol come favorita.

A Cunico-Campagnol, quindi, gli onori che spettano quali incontrastati trionfatori. A Zini-Pagliaga e Cinotto-Mussa, i rivali decretati dal pronostico, il riconoscimento di essersi battuti sportivamente, al limite delle loro possibilità.

Sul resto del fronte, da segnalare le belle difese del mai domo Gianmarini, della coppia

Caneva, tutti elementi che, come Bozzi, Catanzaro, Cerrone, Casula, hanno difeso a denti stretti le loro prospettive di classifica dando origine ad una selezione di valore chiaro e spiccato. Chi ha deluso è stato Del Prete che, dopo un brillante inizio è gradatamente sceso sino ad occupare la sesta piazza, non idonea alla sua esperienza di rallyista.

Onorevole la prestazione dell'equipaggio femminile Vedovello-Grigs, forse psicologicamente un po' intimorito dall'incidente in cui ha perso la vita un giovanissimo co-pilota.

Una rapida retrospettiva sulle 12 ore di gara, interminabili per chi è riuscito a viverle da cima a fondo da protagonista ma pesanti per coloro che ne hanno atteso il trascorrere. La selezione è cominciata sin dalle prime battute e si è fatta implacabile con il passare dei chilometri e delle ore quando le piccole A112 70 HP hanno cominciato ad accusare il peso delle continue sollecitazioni e i concorrenti a loro volta perdevano via via freschezza psicologica e lucidità di riflessi.

Sin dalle primissime battute della gara uscivano di scena per capotamento due affezionati partecipanti al campionato: Perona e Boni, poi iniziava la martellante offensiva di Cunico cui facevano da comprimari nella prima prova Del Prete e Zini, nella seconda, nuovamente i due piloti, nella terza Zini e Cinotto, nella quarta Cinotto e Zini. Nella quinta Zini e Del Prete, nella sesta Gianmarini e Zini, nella settima Caneva e Cerrone.

c. b.