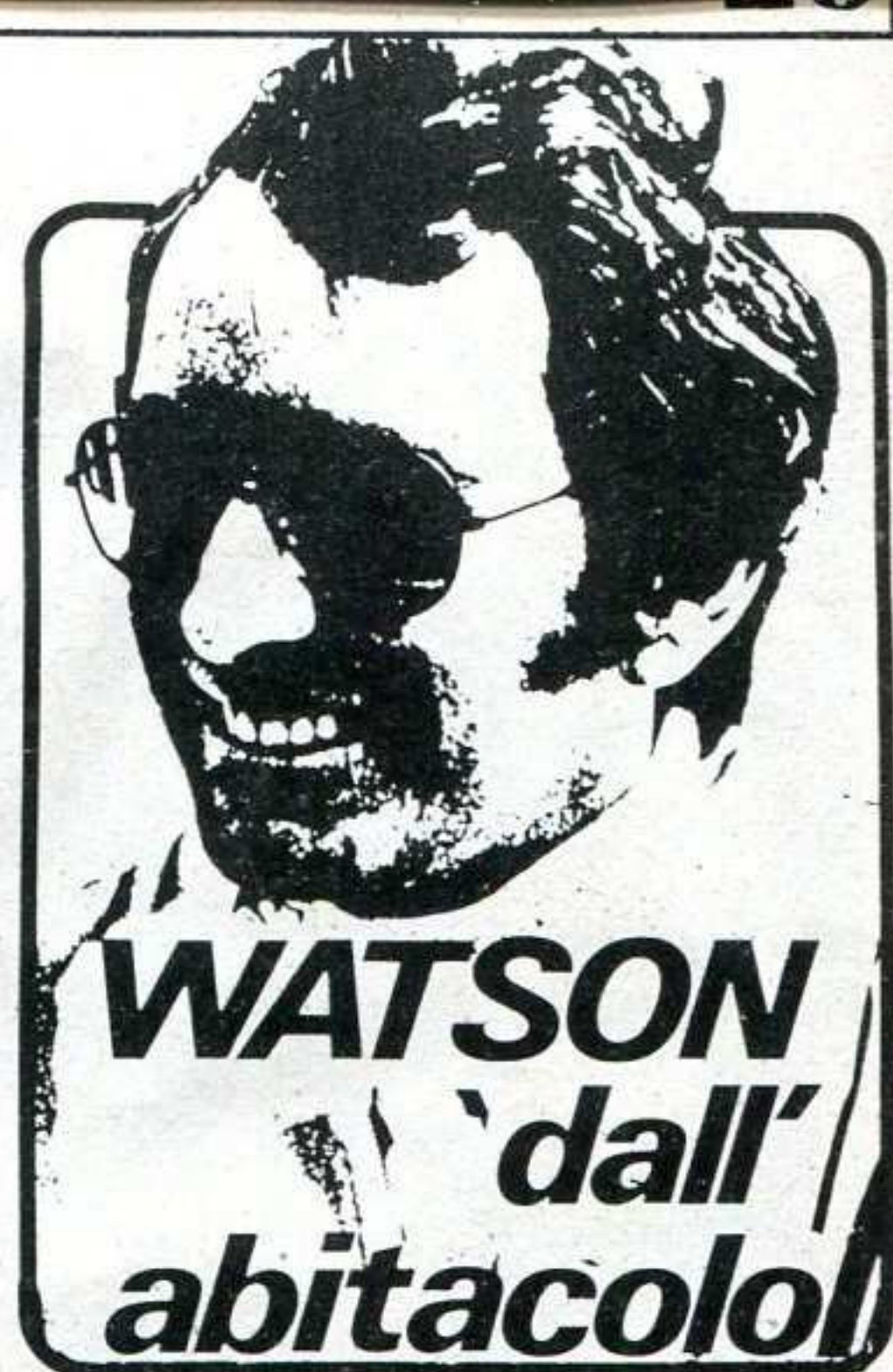


QUESTE ABITUALI TESTIMONIANZE DIRETTE
DAI G.P. CONFERMANO CHE IN CANADA MAI
SI È PARLATO DI GUAI FISICI DI NIKI LAUDA



Hunt e la sua girlfriend di ritorno dal Canada. James ha dichiarato di non aver ancora ricevuto nessuna notifica ufficiale per il pugno al commissario

il «malato» di MOSPORT



Stop
con questa
pista

MOSPORT PARK - (Canada) - Il GP del Canada, non è stata una buona corsa, per nessuno, con l'eccezione ovvia per Jody Scheckter. Si trovava al secondo posto a quasi un giro dietro ad Andretti fino agli ultimi due giri. Poi il motore di Mario si è rotto in modo clamoroso, promuovendo Jody al posto di testa e mezza dozzina di altre macchine contro il guard-rail, per uscita di pista sull'olio che la vettura di Mario aveva distribuito sulla pista.

La mia corsa è durata due giri. Ho fatto una buona partenza dalla quinta fila ed avevo sorpassato diversi piloti e stavo per passare Ronnie Peterson all'ingresso della quarta curva, una curva a destra. Ronnie ha virato a destra molto prima della curva ed a me sono rimaste due possibilità: essere urtato da lui o buttarmi verso il campo interno per evitare la possibilità. Ho scelto la seconda possibilità. Ho picchiato con il musetto, danneggiando il telaio.

Ronnie ha detto prima di non avermi visto, ma più tardi si è scusato per la mossa. Perfino il suo compagno di squadra Patrick Depailler ha dovuto uscire di pista con due ruote per poterlo superare e Jody Scheckter era piuttosto esplicito sulle mosse di Peterson che cercava di bloccarlo quando si trovavano fianco a fianco. Jody è evidentemente andato fino al evidente a parlare con i commissari, accennando la possibilità di protestare ufficialmente contro la guida pericolosa, ma ha poi alla fine deciso di non farlo.

Considerato il fatto che il campionato è ormai deciso, si è trattato di un fine settimana piuttosto carico di avvenimenti. James Hunt ed il suo compagno di squadra Jochen Mass si sono agganciati con le ruote e il risultato finale era che Jochen è stato in grado di continuare, ma James ha dovuto abbandonare con la macchina ridotta in rottami.

E questo in un momento in cui si trovava ruota a ruota con Andretti, lottando per il comando. James era seccato, per dirlo con

John Watson



JAMES zitto sui pugni

MOSPORT - Poiché solo una settimana divideva il GP statunitense da quello del Canada, non aveva molto senso tornare in Europa, perciò ho passato diversi giorni a New York insieme a un gruppo piuttosto rappresentativo dell'ambiente delle corse automobilistiche. New York è un posto incredibile: offre qualcosa per ogni gusto, e mi sono veramente goduto la breve permanenza lì.

Giovedì notte abbiamo preso l'aereo per Toronto e abbiamo proseguito in macchina fino a Oshawa, la città più vicina al circuito di Mosport. La pista stessa è superba, finché si riesce a starci sopra. Si tratta certamente di uno dei circuiti migliori, dal punto di vista della

guida: salite e discese, difficile. Il guaio è che gli impianti di sicurezza sono disperatamente inadeguati e gli organizzatori sono dei dilettanti, per dire il meno.

Il primo dei tanti drammi che hanno oscurato il fine settimana fu quando Niki Lauda non è venuto per qualificare la sua Ferrari alle prove di venerdì mattina, benché fosse stato lì per la maggior parte della settimana, pubblicizzando la corsa per la Labatt's Brewers, lo sponsor della corsa. Senza capo meccanico, senza il suo uomo nel team, Ghedini, e con Reutemann e Villeneuve già presenti, non sono stato affatto sorpreso di apprendere che avesse comunicato a Ferrari, quella stessa mattina, la sua intenzione di non pilotare la terza macchina. Si può solo rassegnarsi di fronte a tanta aggressività.

Mosport può essere veramente un circuito emozionante quando si riesce ad equilibrare bene la macchina. Stavo appena abituandomi, nella prima sessione, quando si è rotto un tubo di scarico e ho passato venti minuti frustranti nei box, mentre

Mario Andretti ha registrato il giro più veloce. Le prove sono state una sola confusione: prima Ian Ashley ha avuto un incidente piuttosto grave con la sua Hesketh, il che ha ritardato le prove ulteriormente, il mio compagno di squadra, Jochen Mass ha urtato contro il guard-rail, causando un altro ritardo.

Questi due incidenti hanno messo in risalto le condizioni deplorabili in cui avremmo dovuto disputare la corsa. C'erano solo 96 dei circa 200 commissari necessari — di cui solo pochi sembravano sapere come usare una bandiera blu — l'automezzo di soccorso con l'attrezzatura per tagliare le non era disponibile e non c'era elicottero di soccorso. I pali di legno che tenevano il guard-rail erano marci e hanno infine ceduto quando Jochen vi ha picchiato contro, ed è stato lanciato attraverso la pista. Ashley era rimasto intrappolato per più di 45 minuti poiché i commissari non avevano

James Hunt

♠ CONTINUA A PAGINA 25

♣ CONTINUA A PAGINA 25

HUNT

CONTINUAZ. DA PAG. 20

alcuna idea — né alcuna attrezzatura — per tagliare le reti per liberarlo e l'elicottero aveva impiegato più di un'ora per arrivare.

Abbiamo parlato con gli organizzatori che hanno detto che avrebbero fatto il possibile per migliorare la sicurezza prima delle prove di sabato ma, francamente, era troppo tardi e non avevamo altra alternativa che dare il nostro consenso. E' veramente ora che si possa disporre di una persona adeguatamente qualificata per ispezionare i circuiti, perché sapevamo delle condizioni di Mosport da anni.

Per fortuna le prove di sabato sono passate senza incidenti seri: per dire il vero perché pioveva ininterrottamente e pochi piloti si sono preoccupati di provare, se non per pochi giri esplorativi. Abbiamo chiuso bottega e siamo tornati al nostro albergo per una «orgia» di corse motoristiche televisive: la corsa Stock Car NASCAR «Darlington 500», una prova della F. Atlantic nelle strade di Quebec e, per sovrappiù, la trasmissione della BBC del GP statunitense...! David Hobbs ha fatto un ottimo lavoro con il suo eccellente commento in quest'ultima trasmissione e il programma era veramente ben impostato.

Regnava un grosso panico nei box, prima del via della corsa, sulla questione se usare gomme anteriori a mescola dura o tenera. La Goodyear era preoccupata per quanto riguarda il logorio, poiché la pioggia aveva lavato la pista che era particolarmente abrasiva. Abbiamo infine «giocato» sulla mescola tenera. Ho fatto una partenza bruttissima perché i giri erano saliti troppo e Mario Andretti è passato in testa.

Nella prima parte della corsa ero preoccupato della gomma anteriore sinistra e mi sono tenuto un po' fuori scia per avere il massimo di aria sull'alettone anteriore per ridurre il sottosterzo dovuto al pieno di benzina. Dopo che la corsa si era assestata, divenne ovvio che non avrei trovato il modo di passare Mario, a meno che non commettesse uno sbaglio o che fosse stato ostacolato da un doppiato. Non mi sentivo frustrato ad arrivare secondo, ricordandomi che l'anno scorso la Tyrrell di Patrick Depailler era stata notevolmente più veloce della mia McLaren, ma non era riuscito lo stesso a passarmi.

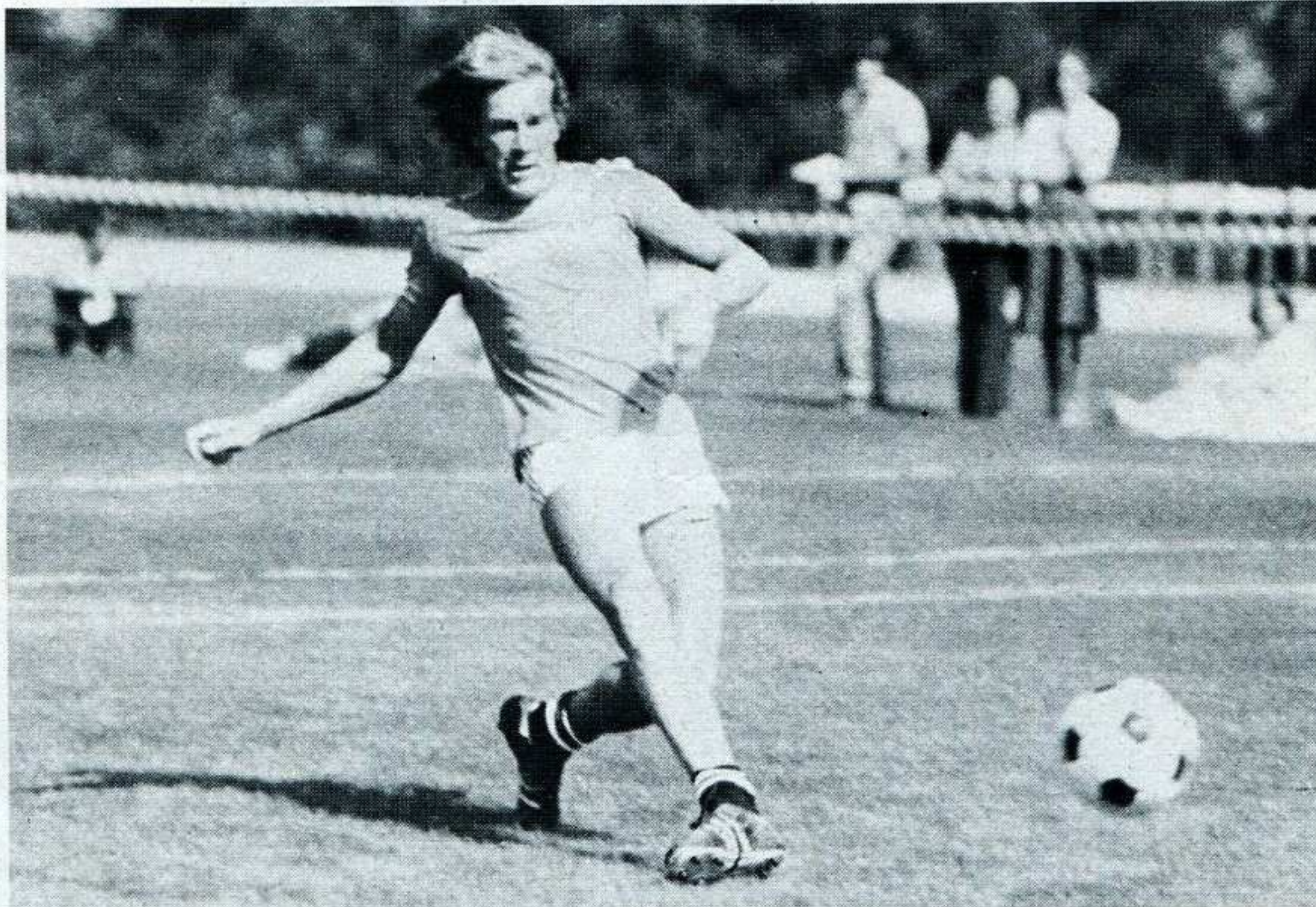
Mi ero quasi rassegnato di terminare secondo quando Mario, il quale aveva appena doppiato Jody Scheckter, è arrivato a doppiare Jochen Mass, che si trovava in terza posizione. Nel tentativo di passare, la Lotus si è scomposta all'uscita della curva che immette sul rettilineo e questo mi ha permesso di mettermi al suo fianco e superarlo in staccata.

E così mi sono trovato in testa, dietro a Jochen, il quale ha rallentato nella curva 2, una curva a sinistra che immette sul corto rettilineo. E' rimasto sulla destra della pista all'inizio, ma a quel punto ero già alle sue spalle e stavo andando molto più forte di lui ed ero costretto a spostarmi sulla sinistra, poi, tutto d'un tratto, in una manovra simultanea, si è spostato sulla sinistra e ha frenato, facendomi segno con la mano di passare all'interno: ma a quel

punto ero già «condannato» e non potevo evitarlo. L'ho urtato nel «culo», ha fatto un testacoda che mi ha buttato sull'erba, attraversando le reti prima di urtare contro il muro di sostegno in cemento armato con un angolo di circa 60°, sempre viaggiando a oltre 100 miglia all'ora al momento dell'impatto. Il direttore del mio team Alistair Caldwell, ha descritto il telaio frantumato dicendo che «girava a sinistra, dopo il cruscotto».

Questo è stato di gran lunga il peggiore incidente della mia carriera in F. 1. Avevo le gambe intrappolate ma, dopo aver tolto il volante e essermi liberato delle scarpe, sono riuscito di estrarre me stesso dai resti della mia vettura. Ma ho ancora alcune bruttissime contusioni che mi ricordano questa chiamata dall'al di là. Stavo per avviarmi verso i box, sentendomi come se fossi uscito da una centrifuga, quando mi sono accorto di aver dimenticato le scarpe nella macchina e che dovevo recuperarle.

Sono stato veramente deluso, e sono partito subito per tornare in albergo ma ho sentito lo stesso che il motore di Mario



Dopo lo squash, il tennis, il cricket, e, come si vede, il calcio, il multi-forme sportivo James Hunt ha sperimentato a Mosport anche il pugilato

era scoppiato a soli pochi giri dalla fine e un frustrato Colin Chapman si è strappato il cappellino di testa e lo ha calpestato. Sembra che Mario ed io abbiamo avuto la nostra giusta parte di sfortuna.

Jody Scheckter ha nuovamente avuto fortuna e deve essere stato sorpreso quando si è accorto d'un tratto che doveva compiere un altro giro. Penso che tutti siano stati contenti che la corsa fosse terminata senza un incidente fatale e, benché mi dispiaccia che Mosport esca dal nostro calendario dal punto di vista della guida, sono contento che questo sia stato l'ultimo GP che si sia disputato lì: l'anno prossimo — dicono — la corsa si disputerà sul circuito stradale di Toronto.

Auguriamoci che questa volta gli organizzatori riescano a fare le cose come si deve. Correre fra le case richiede una coordinazione infinitamente migliore, perché pone molti altri problemi. I responsabili di Mosport sono semplicemente poco indicati per affrontare un Gran Premio su un circuito chiuso, anche dopo anni di esperienza.

j. h.



WATSON

CONTINUAZ. DA PAG. 20

parole tenere, e quando un commissario gli ha detto di non attraversare la pista a piedi, lo ha prontamente picchiato. I commissari lo hanno poi multato due volte: una volta per aver percorso un commissario e una volta per aver attraversato la pista in un punto pericoloso. Un totale che supera molto i 2.000 dollari. Sono convinto che James sia dispiaciuto per aver picchiato il commissario, il quale sa ora che non è una mossa saggia citare il regolamento ai piloti quando scendono da una macchina distrutta.

Sono piuttosto divertito dell'ironia dei commissari e delle loro pronte azioni, imponendo multe quando uno non osserva il regolamento, mentre la loro organizzazione della gara assomigliava molto di più ad una corsa di club britannica. Ma effettivamente non esiste un organo che imponga multe per la loro inefficienza.

Gli aspetti di sicurezza del

varlo dal punto di vista del guard-rail e delle reti.

Il tempo è maturo per una grossa modifica al circuito di Mosport, se non si dovesse spostare il GP nelle strade di Toronto, il che sembra probabile. Ma anche se dovesse accadere, la corsa sarà sempre organizzata dalla stessa gente di Mosport.

L'argomento principale a Mosport era il fatto che Niki Lauda avesse deciso di non corrervi. Ha preso quella decisione perché diceva di non avere più fiducia nel team Ferrari e la sua macchina. Il fatto che la Ferrari avesse iscritto una macchina supplementare per Villeneuve sembrava essere per lui un segno che l'impegno del team fosse diminuito, e anche il fatto che avevano licenziato il suo meccanico personale ha influenzato la decisione di Niki.

Niki ha avuto tanti problemi con il team quest'anno che penso che gli farà bene di essere libero per le ultime due corse della stagione. Io rispetto la sua decisione e dubito che qualcun altro avrebbe avuto il coraggio di farlo. Forse alcuni suoi tifosi hanno perso la fede in lui, ma tutto sommato penso che abbia fatto la cosa giusta.

Hans Stuck era veramente molto sconvolto dagli aspetti di sicurezza. Ha detto che Mosport era peggiore del Nurburgring e ci ha chiesto perché avessimo messo al bando il «Ring» correndo qui. Certo ci siamo sentiti poco protetti qui. C'è un posto, una curva a destra cieca in discesa, dove una uscita di strada potrebbe essere molto pericolosa. Dover correre pensando a reti barcollanti o al guard-rail allentato nelle sue basi non fa sì certamente che un pilota si senta molto a suo agio quando sta cercando di spingere ancora un po' di più per prendere la curva in velocità.

Ci sarà da fare una bella mole di lavoro prima del Giappone per riparare in tempo le macchine danneggiate. Le due Surtees che sono uscite sull'olio di Andretti avranno bisogno degli interventi maggiori. La Hesketh di Keegan è rimasta fortemente danneggiata, così come lo stesso Keegan.

Il terrificante incidente di Ashley ha ridotto il team Hesketh a un paio di rottami e mi auguro che questo non significhi la fine del loro impegno col budget piuttosto scarso che hanno.

Due cose mi rimarranno in mente in maniera particolare di questo GP canadese 1977. La prima è il fatto che le ruote della mia vettura hanno girato a vuoto in 4., 5. e 6. marcia, con il gas in pieno su questa pista bagnata sabato. Che le ruote girino a vuoto in 6. è proprio raro.

L'altra riguardava Jody Scheckter. Eravamo già schierati, io di fianco a Jody Scheckter, quando in quel momento ci mostrarono il cartellino dei 5 minuti: l'ho visto aprire le cinture e scendere dalla macchina, correndo verso i box! Curioso di sapere che cosa fosse successo, ho chiamato Walter Wolf per chiedere spiegazioni. Walter, che faceva fatica a contenere le risate, mi ha spiegato che Jody aveva deciso di dover ancora fare la «pipì» prima di partire. Tornò, completamente vestito, si riallacciò le cinture mentre veniva mostrato il cartello dei 3 minuti, certo un record. «Pipì» per la vittoria?

j. w.

circuito erano una vergogna! Tratti di guard-rail non erano adeguatamente assicurati e quando Mass ci ha urtato contro, una intera parte è semplicemente crollata. Anche le reti di sicurezza a catene erano male assicurate. La forza operante dei commissari, secondo il regolamento, avrebbe dovuto essere di 211 commissari. Il venerdì solo 93 erano sul posto. Una vergogna! Le attrezzature per tagliare il metallo, che avrebbero dovuto essere sul luogo, non c'erano. Di conseguenza Ashley è rimasto per 40 minuti intrappolato nella sua vettura prima che potesse essere liberato. E poi non c'era alcun elicottero per portarlo via.

I commissari ai posti anti-incendio non erano forniti delle tute regolamentari. Sarebbe un abuso chiamare quella gente «organizzatori». Più giusto sarebbe dire «disorganizzatori».

Erano stati fatti molti miglioramenti al circuito che è fondamentalmente al di sotto dello standard e si ha l'impressione che tutto è stato fatto per spendere poco. E' un mistero per me come l'ispettore dei circuiti Basil Tye sia riuscito ad appro-

LA C.S.I. DEVE DECIDERSI STAVOLTA AL PIÙ PRESTO

Turbo - aspirati equivalenza da rivedere

MOSPORT - Il rapporto di equivalenza tra motori aspirati e motori sovralimentati è oggetto di discussioni accanite in questi giorni. Noi siamo sempre stati abbastanza chiari, a questo proposito. Considerando iniqua la « discriminazione » tra le macchine Sport e le macchine della formula 1.

Abbiamo persino rivolto una domanda pubblica e precisa alla CSI, durante la conferenza stampa di dicembre a Parigi, qualche anno fa, chiedendo che ci venisse spiegato il perché per le macchine della formula 1 vi era un coefficiente 2, vale a dire che venivano ammessi motori sovralimentati da 1500 cc contro i motori aspirati da 3000 cc, mentre per le altre macchine, contro motori aspirati da 3000 cc, venivano ammessi motori sovralimentati da 2140 cc.

Una sperequazione stridente ed incomprensibile, sotto ogni punto di vista. Anche non giustificabile con nessun argomento, tecnico o sportivo.

La CSI ebbe a dire, qualche anno fa, che il problema era ovviamente noto ed era allo studio, e che una soluzione equilibratrice era prevista per pochi mesi più tardi. Da allora sono passati tre anni e siamo sempre allo stesso punto, senza cambiamenti.

Non sappiamo se la CSI si renda conto della effettiva ingiustizia di questa situazione, ma pensiamo che sia tempo di rivedere davvero le cose ed arrivare ad una soluzione equa che sia valida per tutti.

Nelle gare delle macchine sport il rapporto 1,4:1 attuale è decisamente troppo favorevole ai motori sovralimentati, tanto è vero che Porsche, Renault ed anche Alfa Romeo hanno scelto la via del turbo. Tra una Alfa Romeo 3000 aspirata ed una 2140 turbo vi sono differenze di potenza di oltre 100 cavalli, che compensano ampiamente il maggior peso che il compressore comporta.

Per contro, la recente esperienza della Renault col motore turbo nella formula 1 dimostra che il rapporto 2:1 attuale è decisamente troppo penalizzante, e che un adeguamento più favorevole è necessario.

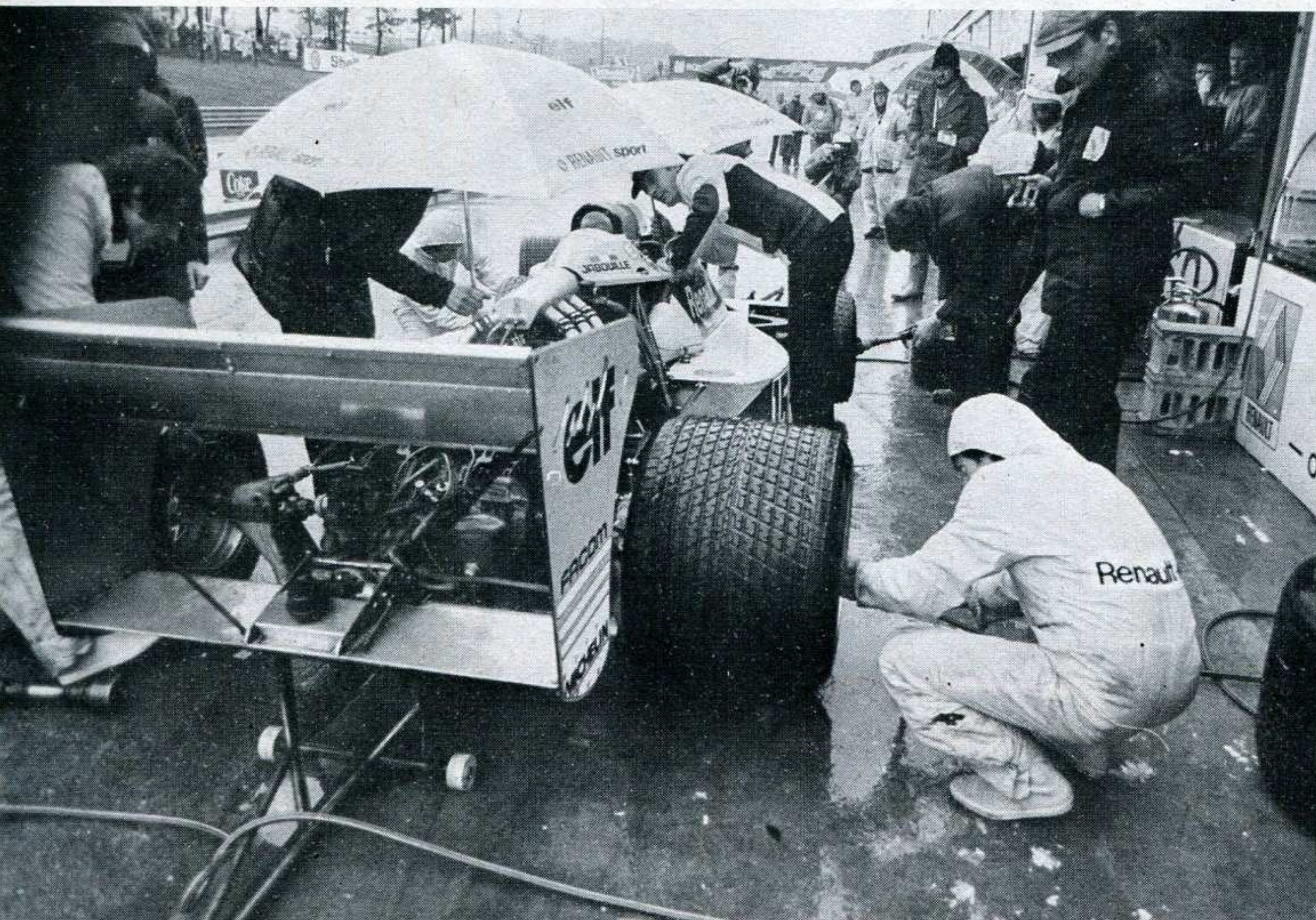
E' nostra opinione che un rapporto di equivalenza comune, di 1,6 o di 1,65, sarebbe adottabile subito, e sarebbe tale da permettere, a chi voglia scegliere anche per la F. 1 la strada del turbo, di arrivare a prestazioni onorevoli e soprattutto equilibrate di fronte ai motori aspirati.

Una strada che riteniamo sia da imboccare subito, anche perché la strada del turbocompressore è quella che si apprestano ad iniziare anche molti costruttori di grande serie, per i vantaggi che questa tecnica offre in molti campi, per esempio quello della riduzione dei consumi e quello della riduzione dei residui nocivi (inquinamento).

Ci auguriamo che la CSI sia davvero al lavoro per arrivare ad una definizione di questo problema, senza attendere però altri tre anni.



La Renault ha sperimentato differenti tipi di gomme da pioggia della Michelin, in Canada. Questo disegno a tasselli allineati è stato abbastanza soddisfacente anche se con ulteriori prove...



... con questo disegno a spina di pesce i risultati sono stati migliori. Al lunedì ha voluto provare le Goodyear, accusando le gomme Michelin della non qualificazione. Ma sono andati peggio!

● La Texaco appoggerà la partecipazione di JAMES HUNT alla corsa di F. Atlantic a Mexico City il 6 novembre. Forse anche Jones e Laffite parteciperanno con macchine iscritte da Opert.

● A metà ottobre si avrà probabilmente la conferma delle voci recenti che le vetture USAC verranno a correre anche in Inghilterra nel 1978.

● MARIO ANDRETTI ha detto a un giornalista americano che gli è costato molto dire «no» a Enzo Ferrari. Andretti definisce la Ferrari come «il tempio delle corse» ma ha deciso di restare con la Lotus perché è rimasto molto soddisfatto delle sue vittorie di quest'anno.

«Non potevo lasciare la Lotus. Quello che ha offerto la Ferrari era incredibile per uno che è cresciuto in Italia idolatrando le macchine di Formula uno. Ma quello che è importante adesso è vincere il campionato del Mondo. Nonostante il nome della Ferrari e il suo passato, penso che l'anno venturo dovranno battere me. Niki ha vinto quest'anno perché ha sempre finito la corsa. La macchina è come un treno, cioè da contarci».



Pilota della Coppa delle Province canadesi, con la Honda Civic, ecco Jacques Villeneuve, fratello minore del pilota neo-acquisto della Ferrari

● Sembra che la passione per il cielo abbia superato quella delle macchine nel cuore di NIKI LAUDA. Si vede spesso parlare con il padre di Rupert Keegan chiedendo consigli sull'affare dei «charter». Evidentemente non stava scherzando quando ha detto a «Newsweek» che vorrebbe riempire un 747. Come si sa, il papà di Rupert è capo del British Air Ferries e anche molto amico di Freddie Baker, l'ideatore dello Skytrain che fa il volo London-New York per 103 sterline.

● Anche due ore dopo la corsa che ha confermato il suo marito campione del mondo al Glen, Marlene Lauda era seduta nel garage parlando con Cuoghi con un sorriso dolce, mentre lentamente con le dita strappava in pezzi piccolissimi un bicchiere di plastica «styrofoam». Era ancora nervosa! Ha parlato con molta passione del nuovo membro della famiglia «Bageera», un cane «great dane» (alano in italiano). «Meno male — le è stato detto — che Niki è diventato campione del mondo. Con quello che costa dare da mangiare a un cane così...». «Si» ha detto lei con un sorriso adorabile.



Nella sbandata in prova Villeneuve ha danneggiato entrambe le ruote, che hanno urtato il guard rail esterno

I piloti sono andati tutti dalla direzione corsa, dopo l'incidente ad Ashley, per protestare contro la mancanza di servizi di soccorso efficienti. Qui con Keegan è il gruppo dei francesi, Laffite, Depailler e Tambay



In questa sala-dormitorio, sporca ed ingombra, erano stati posti i telex (uno soltanto funzionante) che hanno fatto impazzire i giornalisti che dovevano trasmettere i loro servizi. C'erano migliaia di mosche, resti di pasti, sacchi a pelo e persino un piccolo spaventatissimo topo che scorrazzava in cerca di libertà. L'ottimista J. J. Renaux di Auto Hebdo continua a perforare i suoi testi, che non venivano però trasmessi perché le linee erano tutte guaste.



Per annunciare il Grand Prix USA all'altoparlante è venuto Anthony Marsh di Londra. Ha cominciato 20 anni fa e adesso annuncia 13 dei 17 GP dell'anno.

Dopo il Gran Premio del Canada Laffite, Mass, Depailler, Jabouille e Regazzoni hanno in programma di andare alle isole Hawaii, per una piccola crociera.

ABBIAMO RIFATTO I CONTI DEI G. P. DI REGAZZONI HA FATTO 'CENTO A WATKINS GLEN (NON A MONZA)

Clay centenario

Certo molto più bravo a guidare macchine ultraveloci e difficili, che a far di conto, Clay Regazzoni aveva sparso la voce che il Gran Premio d'Italia era la sua centesima partecipazione a gare mondiali titolate. E qualcuno — come poteva non farlo? — ha creduto sulla sua affermazione, effettuando una improvvisa celebrazione che è risultata ..in anticipo.

Infatti noi che in queste cose andiamo avanti coi metodi di San Tommaso, abbiamo voluto controllare, e spulciando ben bene le collezioni ed

zoni disputava otto Grandi Premi, terminando al terzo posto nella graduatoria del campionato mondiale, con 33 punti, dietro Rindt e Ickx. Ottenne anche la sua prima vittoria con la splendida corsa di Monza, che tra l'altro iniziava la serie delle gare monzesi con invasione della pista, perché fu quel giorno che migliaia di tifosi svizzeri irruperono in massa sulla pista prima ancora che essa fosse sgombra dalle macchine da corsa. E da allora il fenomeno è andando crescendo.

Nel 1971 Regazzoni ha disputato 11 Grandi Premi, conquistando 13 punti e terminando settimo nel campionato mondiale.

Nel 1972 ha disputato soltanto dieci prove, non potendo correre nei G.P. di Francia e di Gran Bretagna perché in condizioni fisiche menomate dopo un incidente a Nivelles. In Francia fu sostituito da Nanni Galli ed in Gran Bretagna da Merzario. Con 15 punti era sesto nella classifica mondiale.

IN COMPAGNIA DI NIKI

Passato alla BRM, nel 1973 ha disputato 14 corse, ottenendo però soltanto due punti e terminando diciassettesimo nella graduatoria del campionato, a pari merito con Niki Lauda suo compagno di squadra. E' stato l'anno delle tante polemiche con Louis Stanley della BRM, che nel G.P. del Canada lo aveva appiedato affidando la macchina a Gethin.

Tornato alla Ferrari, portandosi dietro Lauda, nel 1974 ha disputato tutti i 15 Grandi Premi in programma, concludendo al secondo posto dietro Fittipaldi con 52 punti. Alla vigilia del Gran Premio degli Stati Uniti era ancora candidato al titolo, ma la disavventura degli ammortizzatori semibloccati della Ferrari gli ha fatto perdere ogni speranza. E' stata la sua grande occasione, sfumata non per colpa sua. Aveva vinto il G.P. di Germania, in una giornata memorabile nella quale la sua classe aveva avuto modo di risaltare per le condizioni improvvisamente diventate difficili per un acquazzone.

Disputa 14 Grandi Premi nel 1975, accumulando 25 punti e finendo il campionato al quinto posto, con la seconda vittoria a Monza come risultato migliore della stagione.

Altri 15 Grandi Premi nel 1976, con la magnifica vittoria di Long Beach, il quinto posto nel campionato e 31 punti all'attivo. Ha mancato il G.P. d'Austria perché la Ferrari vi aveva rinunciato dopo l'incidente di Lauda al Nurburgring.

Infine il 1977. Lasciata la Ferrari è passato alla Ensign. Prima della conclusione della stagione europea ha corso 14 delle 16 gare effettuate. Non si è qualificato a Monte Carlo e non si è qualificato a Silverstone nel G.P. di Gran Bretagna. Sesto in Argentina e quinto a Monza, dopo Watkins Glen (e cioè al termine del suo 100. Gran Premio) ha cinque punti nella classifica del mondiale 1977.

Ora, dopo Watkins Glen, è finalmente e davvero « centenario ». Avendo vinto quattro Grandi Premi ed accumulando un totale di 176 punti. Un bottino cospicuo, tenendo conto soprattutto delle due annate di vacche magre che sono state il 1973 ed il 1977.

f. l.

P.S. - Forse il conto di Regazzoni era giusto a modo suo, perché egli ha disputato (e vinto) la corsa di F. 1 di Digione, detta G.P. Svizzero, non di campionato. Che però non può essere calcolata.

i ricordi, abbiamo potuto stabilire inequivocabilmente che di Grandi Premi ne aveva disputati soltanto 98, alla vigilia di Monza, il nostro Regazzoni, e che quindi con Monza ha fatto 99.

Il cento l'ha fatto con il Gran Premio degli Stati Uniti, a Watkins Glen, dove la celebrazione è stata perciò perfettamente legittima. Accompagnata dagli auguri di tutti.

IL GIORNO DEI DEBUTTI

Regazzoni ha esordito il 21 giugno 1970 nel Gran Premio d'Olanda, con la Ferrari, accanto a Ickx. Una data importante per lui, ma anche per altri motivi. Nella stessa gara esordiva infatti anche François Cevert sulla Tyrrell, avendo preso il posto di Johnny Servoz-Gavin che a Monte Carlo aveva detto chiaramente di preferire alle corse la più facile vita di accompagnatore di signore facoltose (cosa che egli stesso ha abbondantemente svelata in un suo libro). E' stato un esordio eccellente, visto che ha terminato la gara al quarto posto, subito dietro Ickx che a sua volta era preceduto da Stewart e dal vincitore Piers Courage.

Complessivamente nella stagione 1970 Regaz-