

REUTEMANN
secondo
alla LAUDA

domenica SPRINT

VILLENEUVE
DOPPIO DRAMMA

Le quattro carte del DRAKE

Il 17 non è un numero che porta fortuna, in Italia. Agli inglesi non fa né caldo né freddo, il loro problema è il 13. Tant'è che Hunt ha vinto senza problemi la corsa conclusiva della stagione F. 1, appunto questa diciassettesima prova che era il GP del Giappone. L'ha vinta di forza staccando tutti, grazie anche alla nuova partenza falsa di Andretti, che ha costretto il vero pilota number one della stagione '77 a una rimonta immediata, finita prestissimo con la trappola di una collisione da fuoristrada. Andretti è pur sempre mezzo italiano...

Ma è la Ferrari che ha pagato lo scotto almeno psicologicamente più pesante. Un po' forse ha attenuato le conseguenze la... coincidenza della data 23, che nella cabala numerica è un particolare numero di buona fortuna. Così quello che ci ha rimesso (in valutazione) Villeneuve al 6. giro nella collisione con Peterson, ha trovato bilancia nel secondo posto finale di Reutemann. Un «secondo» alla Lauda del finale-di-stagione (ché senza i guai dei vari Andretti, Watson, Stuck, Laffite ecc., Reutemann non sarebbe stato che quinto o sesto). La Ferrari né velocisticamente è apparsa all'altezza della Brabham Alfa, né tantomeno come tenuta di strada ai livelli Lotus e McLaren.

Però se 17 ha significato un GP tinto di nuovo rosso sangue, con quella Ferrari n. 11 volata fra la ottantina di persone che avevano scavalcato la rete di protezione arrivando al guardrail e alla barriera di gomme, per appollaiarsi sulla vietata scarpata fatale di Gotenba, per Villeneuve (alla terza esperienza di Ferrari fuori pista nelle due corse disputate) ci vuole anche un bel ringraziamento a Dio.

Nelle telefoto dal Fuji viste in copertina, si vede bene cosa ha rischiato il neofita ferrarista in quella staccata lunga tentata su Peterson mentre era in rimonta (dalla 20. posizione era già 15. avendo superato appena Tambay). Forse «gasato», ha pensato di farcela a infilare all'interno lo svedese, ma questo si è comportato come ha fatto vedere nelle ultime due corse, sia negli USA che in Canada, dove ha rischiato di collisionare alla stessa maniera sia con Watson che con Scheckter (che dopo lo voleva picchiare). Con i due colleghi più esperti le conseguenze della sua «chiusura» non furono tragiche, con il debuttante canadese è stato il dramma!

Il pubblico sempre incosciente, che non rispetta i cartelli di pericolo, ne ha fatto le spese. Due morti e 7 feriti il bilancio. Un bilancio che suona certo accusa agli organizzatori improvvisati dei GP Giappone (sono clan contrapposti che si sono scambiati il diritto di organizzare la corsa in questi due anni). Ma se hanno colpa gli organizzatori, che si dovrebbe dite, sul piano della responsabilità mo-

Marcello Sabbatini

CONTINUA
a pag. 34

Non solo il dramma del 6° giro
ha avvelenato il GP GIAPPONE

HUNT non brinda al tris

Hunt taglia il diciassettesimo traguardo dell'anno, il suo terzo del 1977. Con questo exploit, il campione del mondo uscente si garantisce il quinto posto finale, affiancando Lauda e Scheckter nel numero di Gran Premi vinti. Poi, finita la gara, è sparito in maniera incomprensibile senza farsi vedere sul podio per la premiazione

DALL'INVIATO

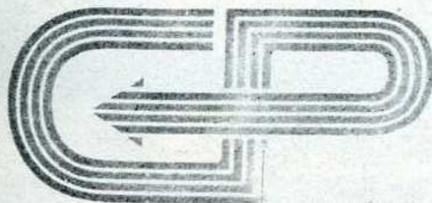
GOTENBA - James Hunt è certo un campione, quando guida con attenzione costante. Un pilota di grande valore, anche se talvolta discutibile per certe manovre che lasciano stupefatti. Però in pista è un campione, da rispettare sempre e che anche stavolta ha dimostrato il suo valore. James Hunt è anche, però, un uomo che si vuole bizzarro, com-

Franco Lini

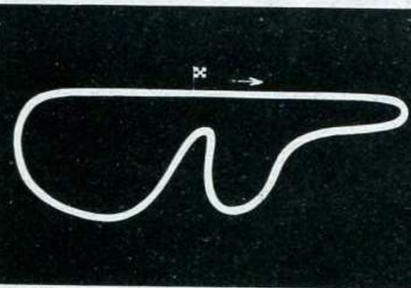
CONTINUA A PAGINA 22

E' stato così Depailler (anche Reutemann non c'era) a prendersi gli applausi del pubblico ed a brindare sul podio





GIAPPONE



Così (in 23) al VIA

domenica 23 ottobre

diciassettesima prova mondiale F.1

● **Organizzazione:** Fuji Speedway Co. Ltd, Fisco Club, 241 Marunouchi Chiyoda-Ku, Tokyo (Giappone). Autodromo del Fuji (Gotenba) di metri 4.359 - 73 giri pari a km 318,207

● **Partenza:** ore 13,05 locali

● **Condizioni climatiche:** PROVE e GARA con tempo primaverile, sole e poco vento, temperatura attorno ai 20°

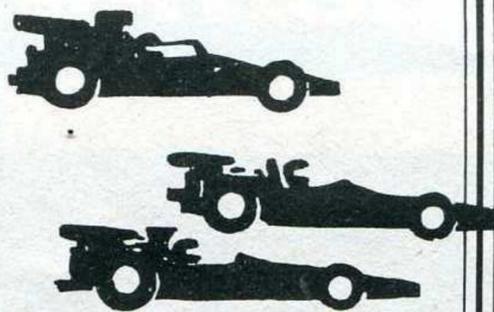
● **Condizioni della pista:** ottime, sia in prova che in gara

● **Spettatori:** 40.000 circa

● **Organizzazione:** 7

● **Sicurezza:** 9 alla pista, 6 ai servizi

● **Direttore di gara:** Y. Yasumoto



Così (in 12)

al **TRAGUARDO**



1° HUNT
(McLaren M26)
a 207,840 kmh

PILOTA	MACCHINA	TEMPO	DISTACCO
1. Hunt	McLaren M26	73 1.31'51"68	—
2. Reutemann	Ferrari 312 T2	73 1.32'54"13	1'02"45
3. Depailler	Tyrrell P34/2	73 1.32'58"07	1'06"39
4. Jones	Shadow DN8	73 1.32'58"29	1'06"60
5. Laffite	Ligier JS7	72 non ha tagliato il trag.	
6. Patrese	Shadow DN8	72	

1. FILA

James Hunt (McLaren M26) 1'12"39	Mario Andretti (Lotus-JPS Mk.3) 1'12"23
-------------------------------------	--

2. FILA

Hans Stuck (Martini-Brabham) 1'13"01	John Watson (Martini-Brabham) 1'12"49
---	--

3. FILA

Jody Scheckter (Wolf WR-3) 1'13"15	Jacques Laffite (Ligier-Gitanes) 1'13"08
---------------------------------------	---

4. FILA

Jochen Mass (McLaren M26) 1'13"37	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'13"32
--------------------------------------	--

5. FILA

Clay Regazzoni (Ensign 177) 1'13"52	Vittorio Brambilla (Surtees-Beta) 1'13"37
--	--

6. FILA

Alan Jones (Shadow DN8) 1'13"56	Kazuyoshi Hoshino (Kojima 009/2) 1'13"55
------------------------------------	---

7. FILA

Gunnar Nilsson (Lotus-JPS Mk.3) 1'13"66	Riccardo Patrese (Shadow DN8) 1'13"58
--	--

8. FILA

Patrick Tambay (Ensign 177) 1'14"22	Patrick Depailler (Tyrrell P34/2) 1'14"16
--	--

9. FILA

Ronnie Peterson (Tyrrell P34/2) 1'14"26	Jean P. Jarier (Ligier-Gitanes) 1'14"25
--	--

10. FILA

Gilles-Villeneuve (Ferrari 312 T2) 1'14"51	Noritake Takahara (Kojima 009) 1'14"36
---	---

11. FILA

Kunimitsu Takahashi (Tyrrell 007) 1'14"88	Hans Binder (Surtees TS 19) 1'14"73
--	--

12. FILA

	Alex Ribeiro (March 761 B) 1'15"01
--	---------------------------------------

Classifica Mondiale Piloti

(finale)	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	USA-EST 2-10	CANADA 9-10	GIAPP. 23-10	TOTALE GEN.
Lauda	—	4	9	6	—	6	6	—	2	33	6	9	6	9	6	3	—	—	72
J. Scheckter	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32	—	6	—	4	—	4	9	—	55
Andretti	2	—	—	9	9	2	—	1	9	32	—	—	—	—	9	6	—	—	47
Reutemann	4	9	—	—	6	4	—	4	1	28	—	3	3	1	—	1	—	6	42
Hunt	—	6	3	—	—	—	—	—	4	13	9	—	—	—	9	—	9	—	40
Mass	—	—	2	—	3	3	—	6	—	14	3	—	1	—	3	—	4	—	25
Jones	—	—	—	—	—	1	2	—	—	3	—	—	9	—	4	—	3	3	22
Nilsson	—	2	—	—	2	—	9	—	3	16	4	—	—	—	—	—	—	—	20
Depailler	—	—	4	3	—	—	—	3	—	10	—	—	—	—	—	6	4	20	
Laffite	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	1	—	—	6	—	—	—	2	18
Stuck	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	2	4	4	—	—	—	—	—	12
Fittipaldi	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8	—	—	—	3	—	—	—	—	11
Watson	—	—	1	—	—	—	—	2	6	9	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Peterson	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	—	—	2	—	1	—	—	—	7
Pace	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Brambilla	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	2	—	—	—	1	—	—	6
Regazzoni	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	2	—	—	—	5
Tambay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	1	—	2	—	—	2	—	5
Zorzi	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Jarier	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Patrese	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—	—	—	1	†

Coppa Costruttori Formula 1

(finale)	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	USA-EST 2-10	CANADA 9-10	GIAPP. 23-10	TOTALE GEN.	
Ferrari	4	9	9	6	6	6	6	4	2	50	6	9	6	9	6	3	—	—	6	95
McLaren	—	6	3	—	3	3	—	6	4	25	9	—	1	—	3	9	4	9	60	
Lotus	2	2	—	9	9	2	9	1	9	43	4	—	—	—	9	6	—	—	56	
Wolf	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32	—	6	—	4	—	4	9	—	55	
Brabham	6	—	1	—	1	—	1	2	6	17	2	4	4	—	—	—	—	—	27	
Tyrrell	—	—	4	3	—	—	4	3	—	14	—	—	2	—	1	—	6	4	27	
Shadow	—	1	—	—	—	1	2	—	—	4	—	—	9	—	4	—	3	3	23	
Ligier	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	1	—	—	6	—	—	—	—	18	
Copersucar	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8	—	—	—	3	—	—	—	—	11	
Ensign	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	2	2	2	—	10	
Surtees	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	2	—	—	—	—	1	—	6	
ATS	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	

I RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE
Laffite	72. giro	senza benz.
Nilsson	64.	cambio
Regazzoni	44.	motore
Watson	30.	cambio
Mass	29.	motore
Tambay	15.	motore
Peterson	6.	collisione
Villeneuve	6.	collisione
Jarier	4.	motore
Takahara	2.	uscita di strada
Binder	2.	uscita di strada
Andretti	2.	uscita di strada

I NUOVI PRIMATI

- sul GIRO
Jody Scheckter, il 72. in 1'14"30, media 211,203 kmh
- primato precedente:
Laffite (Ligier-Matra JS5) in 1'19"92, media 196,229 kmh ('76)
- sulla DISTANZA
James Hunt, media 207,840 kmh
- primato precedente:
Mario Andretti (Lotus-JPS 11) media 183,615 kmh (1976)

ARRIVEDERCI FRA TRE MESI

Il mondiale 1977 è concluso. Si ricomincia il 15 gennaio 1978, con il Gran Premio di Argentina a Buenos Aires

VeseBlogScans

Le velocità massime in prova

Alcuni dati di velocità massima rilevati al box Ferrari nel corso delle prove ufficiali del Gran Premio del Giappone.

	Venerdì	Sabato	Hunt	258	267	Peterson	266	—
Watson	268	273	Jones	—	267	Depailler	—	263
Stuck	267	272	Brambilla	—	266	Hoshino	262	—
Scheckter	—	269	Reutemann	266	266	Andretti	255	258
Regazzoni	—	268	Villeneuve	266	—	Laffite	258	258

I DEBUTTANTI Al GP del Giappone, ultimo della stagione, ha debuttato la versione 009 della monoposto giapponese **KOJIMA**, dotata di motore Ford-Cosworth, cambio Hewland e gomme Bridgestone. Un debutto tutto sommato positivo; debuttante in assoluto nei GP anche il giapponese **TAKAHASHI**, con una vecchia Tyrrell 007.

la PAGELLA AUTO SPRI NT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Hunt (per condotta di gara), Scheckter, Depailler, Regazzoni	10	
Watson, Reutemann, Brambilla, Laffite	9	Lotus, McLaren, Ligier
Mass, Jones, Patrese	8	Ensign, Shadow, Brabham
Stuck, Hoshino, Nilsson, Tambay, Jarier	7	Ferrari, Wolf
Takahashi	6	Kojima, Tyrrell, Surtees
Ribeiro	5	
	4	
	3	March
Hunt (per condotta post-gara)	2	
n.c. Andretti, Binder, Villeneuve, Peterson, Takahara	1	

il **più** e il **meno** 

SFORTUNATO

- + Laffite
- Villeneuve

COMBATTIVO

- + Depailler
- Ribeiro



FORTUNATA

- + Tyrrell
- Ligier

EFFICACE

- + McLaren
- March



Andretti si è ritirato, subito e quindi il secondo posto in campionato di Scheckter non è stato messo in discussione, non ostante il sud africano della Wolf abbia avuto dei guai. Alla fine, uscito dai box con gomme fresche, Jody ha strappato anche il giro veloce al penultimo passaggio. Eccolo ripreso durante le prove

Spettatori pochini

GOTENBA - Il circuito del Fuji è stato notevolmente migliorato con la ripavimentazione pressoché completa del tracciato, che adesso è molto buono. Tutte le altre installazioni sono state mantenute quali erano, dato che in sostanza avevano dato soddisfazione. Dal punto di vista della organizzazione sono state riscontrate delle incongruenze, dovute soprattutto alla ipogenuità dei dirigenti locali, non usi a questo genere di cose. In qualche caso il dispositivo era eccessivo, con spreco enorme di mezzi e personale, in altri invece era carente. Tutto sommato tuttavia la organizzazione è risultata di buon livello.

Curiosamente però, e nonostante che la televisione abbia dato enorme pubblicità alla gara, l'afflusso di spettatori è risultato scarso, nettamente inferiore a quello dell'anno scorso, anche se le condizioni del tempo nel '76 erano infelici, addirittura catastrofiche come si ricorderà, mentre quest'anno il tempo è stato splendido, primaverile.

Alle dieci del mattino gli spettatori che avevano varcato i cancelli del circuito erano circa 30.000, cifra molto bassa. Il traffico verso il circuito, che era stranamente agevole, è stato il « termometro » di questa situazione. I locali hanno individuato varie ragioni di questo scarso interesse. Vi è stata certamente, alla base, una acuta gelosia tra i giornali locali, alcuni dei quali hanno del tutto ignorato l'avvenimento, e solo perché la corsa era pubblicizzata dai giornali concorrenti.

● La serie di gare della FORMULA 2 che doveva essere organizzata in Sudamerica in dicembre è stata annullata. Di conseguenza è stata anche annullata la possibilità per gli organizzatori di Rio de Janeiro che contavano su questa serie di corse per far disputare la gara preliminare che doveva servire come « prova » per la effettuazione del Gran Premio del Brasile a Rio nel 1978.

Secondo quanto abbiamo potuto sapere, pare che ciò non pregiudichi la nuova destinazione del Gran Premio brasiliano, perché secondo taluni esponenti della FOCA (Ecclestone) quel che conta non è tanto la verifica del circuito ma la conoscenza delle capacità organizzative.

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempo 1976	Pilota	Vettura	Venerdì		Sabato
			I	II	
1'12"77 (Lotus-JPS 11)	Mario ANDRETTI	Lotus-JPS Mk.3		1'12"23	1'12"31
1'12"80 (McLaren M23)	James HUNT	McLaren-Marlboro M26		1'12"39	1'12"67
1'13"29 (Penske PC4)	John WATSON	Martini-Brabham Alfa BT45		1'13"20	1'12"49
1'14"38 (March 761)	Hans STUCK	Martini-Brabham Alfa BT45		1'13"33	1'13"01
1'13"88 (Ligier JS5)	Jacques LAFFITE	Ligier-Gitanes Matra JS7		1'13"99	1'13"08
1'13"31 (Tyrrell P34)	Jody SCHECKTER	Wolf-WR-3		1'14"38	1'13"15
—	Carlos REUTEMANN	Ferrari 312 T2		1'13"37	1'13"32
1'14"05 (McLaren M23)	Jochen MASS	McLaren-Marlboro M26		1'13"71	1'13"37
1'13"72 (March 761)	Vittorio BRAMBILLA	Surtees-Beta TS 19		1'14"23	1'13"37
1'13"64" (Ferrari 312 T2)	Clay REGAZZONI	Ensign 177		1'13"72	1'13"52
1'14"65 (Tyrrell 007)	Kazuyoshi HOSHINO	Kojima-Ford KE 009/2		1'13"55	1'14"02
1'14"60 (Surtees TS19)	Alan JONES	Shadow-Tabatip DN8		1'13"90	1'13"56
—	Riccardo PATRESE	Shadow-Tabatip DN8		1'14"02	1'13"58
1'14"35 (Lotus-JPS 11)	Gunnar NILSSON	Lotus-JPS Mk.3		1'13"66	1'13"76
1'14"15 (Tyrrell P34)	Patrick DEPAILLER	Tyrrell-Elf P34/2		1'14"94	1'14"16
—	Patrick TAMBAY	Ensign 177		1'14"22	1'14"30
1'14"32 (Shadow DN5)	Jean-Pierre JARIER	Ligier-Gitanes Matra JS7		1'14"25	1'14"45
1'13"85 (March 761)	Ronnie PETERSON	Tyrrell-Elf P34/2		1'14"49	1'14"26
1'15"77 (Surtees TS19)	Noritake TAKAHARA	Kojima-Ford KE 009		1'14"36	1'14"44
	Gilles VILLENEUVE	Ferrari 312 T2		1'14"84	1'14"51
	Hans BINDER	Surtees TS 19		1'15"26	1'14"73
	Kunimitsu TAKAHASHI	Tyrrell 007		1'14"88	1'15"14
	Alex RIBEIRO	March 761 B		1'15"21	1'15"01

neretto i tempi validi per lo schieramento di partenza

piacendosi di atteggiamenti e abitudini che per il resto dell'umanità sono del tutto fuori dalla norma. Fatti suoi, fin che restano nell'ambito delle sue vicende personali. Si vesta pure in modo fin troppo trasandato, beva tanta birra, faccia la sua collezione di «compagne», tutto quel che vuole. Sono fatti suoi. Non sono però fatti suoi quelli che lo riguardano nelle vicende che si svolgono al cospetto di tutti e mentre esercita la sua professione di pilota d'automobili da corsa, per la quale è pagato profumatamente e attraverso la quale egli ha raggiunto la notorietà e la ricchezza. Questi

sono fatti di tutti coloro che allo sport si interessano e che lo sport seguono. Sono fatti, diciamo, nostri. James Hunt, sulla pista del Fuji, è stato al di fuori di ogni limite ammissibile, comportandosi da vero villano, ignorando le più elementari norme di educazione. Ha finito la corsa, è sceso dalla sua macchina e sotto una tenda che era a due metri dal podio dei vincitori si è tolto la tuta, ha infilato una camicia, un paio di calzini (toh, stavolta aveva le calze?) e anziché salire la scaletta di legno per andare dove lo attendevano la corona di fiori e le bottiglie di champagne, se n'è andato dall'altra parte, in fretta, affermando che doveva correre all'aeroporto.

La cerimonia della premiazione gli sarebbe costata, diciamo, cinque minuti, non di più. Quei cinque minuti egli ha detto di non averli a disposizione. Davanti al podio migliaia di giapponesi, venuti a vedere il Gran Premio, aspettavano. Davanti al podio decine e decine di fotografi aspettavano. Invano, perché nessuno saliva, a farsi vedere ed applaudire. Mancava Hunt e non hanno voluto salire Reutemann e Depailler. Poi Reutemann ha dovuto allontanarsi, perché aveva molto male alla schiena, per farsi massaggiare.

E infine Depailler, cedendo alle insistenze di tutti, è andato sul podio. La corona di fiori è stata sua. Così come è stato lui a spargere lo champagne sulla piccola folla radunata sotto, aiutato da Tramonti della Magneti Marelli, che sul podio era andato subito e che per almeno un quarto d'ora era stato l'attrazione per i giapponesi.

In fondo, è stato giusto che sia stato Depailler a ricevere gli applausi, le felicitazioni. Depailler ha fatto una corsa capolavoro, tenendo conto della sua macchina che era certo tra le peggiori. Il terzo posto, ancorché fortunoso, è stato un premio meritato per l'abilità, la tenacia, la combattività che ha dimostrate in pista.

UNA CORSA SENZA... RISPETTO

Questa ultima corsa dell'anno, già privata del campione del mondo che anche lui non ha sentito il bisogno di dimostrare rispetto verso chi gli procura onori e danaro, ha avuto una vigilia laboriosa per il crescere delle pretese dei partecipanti che hanno portato la spesa complessiva a — si dice — circa due milioni di dollari. Beghe interne giapponesi, invidie e rivalità di gruppi dispartati, hanno avvelenato la fase preparatoria, procurando una mancanza di informazioni che si è tradotta in limitato interesse da parte del pubblico, stavolta molto meno numeroso che l'anno scorso, nonostante che alla pioggia ed al freddo del 1976 si fosse sostituito il sole e la temperatura quasi estiva.

L'incidente che ha avuto a protagonisti Peterson e Villeneuve, provocando conseguenze molto spiacevoli, ha messo in crisi tutta la organizzazione, che ha perduto la testa al punto che dopo quattro ore dalla fine della gara non si aveva ancora il risultato ufficiale. E l'indomani il fatto ha avuto echi negativi sulla stampa locale, specie da parte di chi era nei «clan» avversi alla organizzazione.

PROPOSTA UNA MULTA DI 15 MILIONI

Aggiungere a tutto questo, e senza ragione accettabile, anche la mortificazione, il disprezzo, che è stato sciorinato dal vincitore, ci sembra sia troppo. E troppo stupido anche, perché in questo modo si può ottenere soltanto il risultato di far passare la voglia di organizzare le corse. E la gente dello sport professionistico vive delle corse, non vi pare?

• Qualcuno reagirà presto, a questo stato di cose, sappiamo che Ken Tyrrell proporrà, alla prossima riunione dei membri della FOCA, una penale di diecimila sterline (quindici milioni) per chi osasse ripetere quel che Hunt ha fatto al Fuji, e che è inaudito. Speriamo bene.

E adesso veniamo alla corsa, alle sue fasi che sono state avvincenti.

ANDRETTI SBAGLIA
AL VIA E HUNT SE
NE VA SOLITARIO...

Dopo di Mario che duelli

Domino assoluto di Hunt, liberato immediatamente dell'avversario più pericoloso, Mario Andretti. Andretti è partito malissimo, vittima del semaforo, perché quando è apparso il verde egli aveva il motore a regime troppo basso per permettergli di scattare. Lo hanno infilato in molti e per un giro e mezzo egli è stato costretto ad inseguire, a tentare di recuperare posti. Lo aveva fatto parzialmente, e stava per superare Laffite, quando una sua ruota ha colpito la Ligier, e lo sterzo si è rotto. Una grande sbandata, un urto contro il guard-rail, e una ruota posteriore della Lotus che andava in mezzo alla pista, coinvolgendo gli incolpevoli Binder e Takahashi che sono dovuti andare anche loro a sbattere contro le barriere. La corsa di Andretti era finita, e per Hunt era un evento positivo.

Restavano in gara, a dargli teoricamente fastidio, Watson ed anche il compagno Mass, e forse Scheckter. Però anche loro dovevano presto cedere, e così per Hunt le cose sono diventate estremamente facili.

Non per quelli dietro, che hanno dovuto combattere, e duramente. Sono stati loro, quelli che seguivano Hunt, a dare alla gara il «pepe» di confronti che hanno appassionato. Ragazzoni con la sua bella partenza e poi con l'aggancio a Scheckter, che lo ha portato addirittura al secondo posto. Watson che aveva dato la speranza alla gente della Brabham di un risultato finalmente all'altezza del potenziale della macchina e specialmente del motore. Poi la grande battaglia tra Laffite, Reutemann e Nilsson, che si è conclusa con il successo di Reutemann, finalmente liberatosi per andare in caccia di chi gli stava davanti.

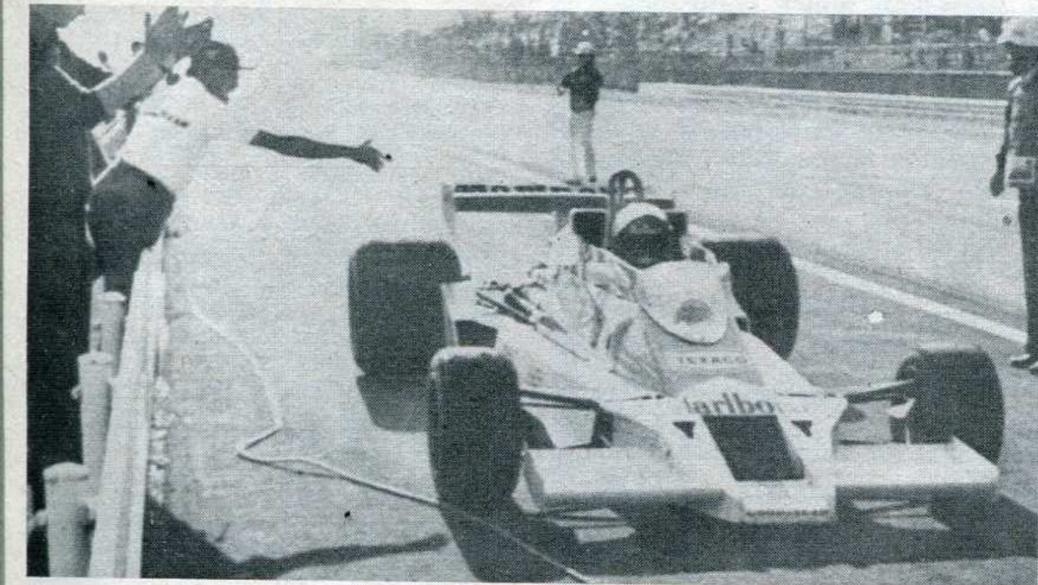
Più tardi Reutemann doveva di nuovo cedere, perché le sue gomme stavano malissimo, molto di più di quelle degli altri. La bellissima prestazione di Patrese, a lungo davanti a Nilsson e Jones, attardato nel finale anche lui dalle gomme. Il duello feroce e bellissimo tra Depailler e Jones nel finale, con il sorpasso audace che Depailler ha saputo effettuare a pochi giri dalla fine.

E poi la corsa straordinaria di Laffite, che era alle prese con qualche problema di tenuta di strada ma che ha combattuto strenuamente, avendo soprattutto una condizione fisica infelice, per via di uno stiramento muscolare che gli aveva semibloccato la schiena.

E infine la corsa di Brambilla, che nella fase iniziale era coi primi, e che avrebbe ben meritato di essere nelle posizioni di testa. Il guaio che è capitato al monzese è di quelli assolutamente strani, che capitano una volta ogni dieci anni. Gli è costato due fermate, e tanto tempo perduto.



Il giovedì, alla presentazione del Gran Premio, Hunt era apparso molto disponibile e sicuro di sé: «Vincerò il Gran Premio», ha dichiarato nel corso dell'intervista, che ha rilasciato salendo a piedi nudi sulla pedana



E James ha mantenuto la promessa, dominando la corsa dopo che il suo unico rivale, Andretti, era uscito di strada. Nella foto, lo vediamo festeggiato dagli uomini della sua «crew». Subito dopo, se ne andrà all'aeroporto



crash



VILLENEUVE frastornato già in prova

Disgraziatissima la seconda corsa di Villeneuve con la Ferrari. Il canadese era frastornato, in prova, dalla incomprendimento tra lui e la macchina. Non riusciva a «sentirla» e quindi a trovare la maniera di regolarla. Certo che questa 312 T 2 è macchina difficile, ed in fondo le difficoltà di Villeneuve — che non è certo un «fermo» come ha dimostrato molte volte — sono utilissime a far capire che Reutemann è pilota di grande valore. Villeneuve non si dava pace, dopo le prove, per lo scarto tra lui e Reutemann, troppo grande. Ora anche questa è passata e per il futuro lo aspetta il lavoro sulla macchina nuova, che è proprio tempo che arrivi.

Per Villeneuve vi è stato poi il drammatico incidente che è stato l'elemento triste di questa prova. La dinamica della collisione con Peterson è difficile da stabilire, mancando ogni documento immediato. Un fotografo ha ripreso il tutto. Proprio quel fotografo ci diceva che Villeneuve era stato costretto a riaccodarsi a Peterson dopo un tentativo di affiancamento, perché Peterson lo ha un poco «chiuso». Quel che è certo è che la frenata molto rude della Tyrrell, indispensabile perché la macchina è pesante e difficile, ha sorpreso il canadese, che ha tamponato violentemente Peterson. La Ferrari è volata, è andata molto lontano, in mezzo alla gente. Villeneuve è stato davvero molto fortunato, stavolta, a cavarsela senza un graffio. La sua è stata una esperienza terribile, di certo.

Lava del Fuji abrasiva per le gomme

E' stata la gara delle gomme. Il rivestimento del Fuji, fatto di gragniglia di lava, è abrasivo al massimo, e lo si è visto fin dalle prove. Tutti avevano grandi preoccupazioni, per le gomme, e come si è visto avevano ragione. Stuck, Scheckter, Ribeiro ne hanno fatto le spese subito. Gli altri hanno potuto resiste-

re meglio, a cose chiarite, ma le condizioni dei pneumatici a fine corsa erano pietose. Cosa sarebbe accaduto se Andretti fosse rimasto in gara, non è possibile sapere, ma certo per Hunt non sarebbe stato tanto facile andare a spasso, come ha fatto nella parte finale.

I giapponesi, stavolta, non hanno fatto meraviglie. Le Kojima sono macchine ben fatte, ma di poca esperienza, ed i loro piloti non sono ancora all'altezza dei migliori, mancando di esperienza. Le gomme della Bridgestone straordinarie con le mescole tenere per fare i tempi di qualificazione, non sono invece tanto buone con le mescole dure che debbono resistere per tutta la corsa. E così Hoshino ha dovuto

Due giri è durata la rincorsa di Andretti, poi ha urtato Laffite ed è finito sul guard-rail. Si vede volare la ruota che sarà urtata da Binder e Takahara costringendoli al ritiro

fare la sua corsa relativamente tranquilla. Il suo compagno è stato messo fuori dall'incidente ad Andretti e l'altro giapponese, che era nuovo alla F. 1, si è arrabattato come ha potuto con la vecchia Tyrrell 007.

● La FERRARI è tornata ad avere i numeri 11 e 12 abituali, con il numero 11 assegnato a Gilles Villeneuve, il quale ha così definitivamente sostituito Lauda.

Un errore di benzina per Laffite

Delle macchine c'è poco da dire. Erano le stesse di Watkins Glen e di Mosport, e quindi non potevano che dare gli stessi risultati. Con la differenza che su questo circuito molto veloce la potenza dei motori ha potuto esprimersi meglio, ed a profittarne — almeno in prova — è stato Watson col motore Alfa Romeo, imitato dal compagno Stuck. Delle macchine a dodici cilindri, comunque, la migliore resta la Ligier, che Laffite ha guidato molto bene. La sua disavventura, demoralizzante, è stata di quelle da far arrabbiare. Restare senza benzina a mezzo giro dalla fine è capitato ad altri, a Watson a Digione, ad Andretti. Ma per lui il guaio ha assunto aspetti più irritanti, perché pare che sia dovuto ad un errore nel riempimento, forse provocato da un difetto di una valvola. Almeno il secondo posto lo meritava, Laffite.

Adesso archiviamo questo campionato mondiale che finisce in una atmosfera da smobilitazione, ed in maniera stranissima. Finisce senza che il campione si degni di onorare il pubblico, finisce con un gesto di malacrezza da parte del vincitore.

E' proprio tempo che l'Autorità sportiva centrale metta tutte le sue dita negli affari della formula 1, e la riporti a forme più degne, che salvino gli aspetti morali dello sport. Noi siamo stufo, davvero, del mercantilismo e delle presunzioni. Lo sport non è fatto solo di formula 1, per fortuna.

Miscele normali e nitrato per motori modellistici



Distributore esclusivo per l'Italia:

model market

20145 MILANO - Via Mario Pagano, 50
Telefono 469.48.02

LA FERRARI HA TAMPONATO LA TYRRELL
FINENDO NEL PUBBLICO IN ZONA PROIBITA

2 morti

10 feriti

Così
VILLENEUVE

ha detto
dopo a
PETERSON:

A sinistra, Villeneuve ha appena urtato Peterson, all'inizio della curva, e si impenna violentemente

Nella curva del Diavolo una frenata troppo dura

GOTENBA - Un incidente che proprio non ci voleva. Per il tributo inutile di vite umane, vittime della propria incoscienza e della leggerezza organizzativa, e per l'immagine del pilota franco-canadese Gilles Villeneuve, che ne è stato la causa indiretta.

Al sesto giro di gara, la Ferrari di Villeneuve si appresta a tentare il sorpasso della Tyrrell di Peterson. Lo svedese certamente non facilita il sorpasso, ma non commette scorrettezze. Invece di stare nella parte sinistra della pista, per affrontare la curva a destra detta «Curva del Diavolo» che conclude il rettilineo principale, si sposta leggermente al centro, per non offrire il fianco alla frenata ritardata del rivale.

Probabilmente, anche a causa di questa sua traiettoria difensiva, Peterson frena un attimo prima. Villeneuve non se ne accorge in tempo, e proprio mentre la Tyrrell inizia la curva la Ferrari la tampona violentemente, decollando sulla ruota posteriore destra della Tyrrell.

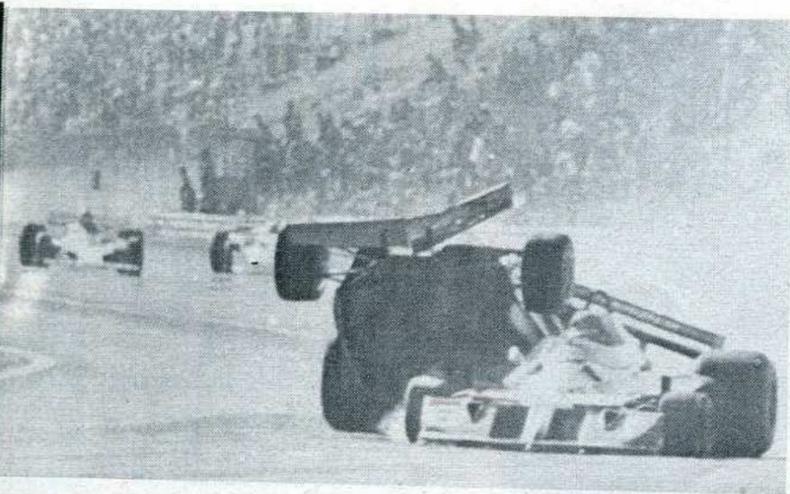
Dopo, Villeneuve si giustificherà con Peterson, dicendogli di aver fatto il possibile ma che i suoi freni più di così non riuscivano a rallentare. Pare anche che abbia aggiunto: «Dovete capirmi, sono nuovo della Formula 1...».

La Ferrari ormai senza controllo rimbalza nel prato, molte decine di metri oltre il bordo della pista, e piomba — seminando ruote e pezzi su una barriera protetta da vecchi pneumatici. Villeneuve è illeso, ma il rottame della monoposto falcia decine di persone, che sostavano in un luogo proibito al pubblico. Morto uno spettatore, il 25enne Kazuhiro Ohashi, morto anche il commissario di percorso che stava cercando di rimandare la gente in un luogo più sicuro, il 21enne Kengo Yiasa.

Dieci spettatori feriti, di cui sette in modo grave. Illeso anche Peterson, la cui Tyrrell si è fermata nel prato.

La nuova TYRRELL
battesimo il 17

GOTENBA - La NUOVA TYRRELL sarà presentata il 17 novembre in Inghilterra, in una località nei pressi della fabbrica. Immediatamente dopo la presentazione, la macchina sarà in pista a Silverstone per le prime prove che continueranno in maniera approfondita sul circuito Paul Ricard nella settimana dal 28 novembre al 4 dicembre, durante la quale sul circuito francese saranno molte altre squadre.



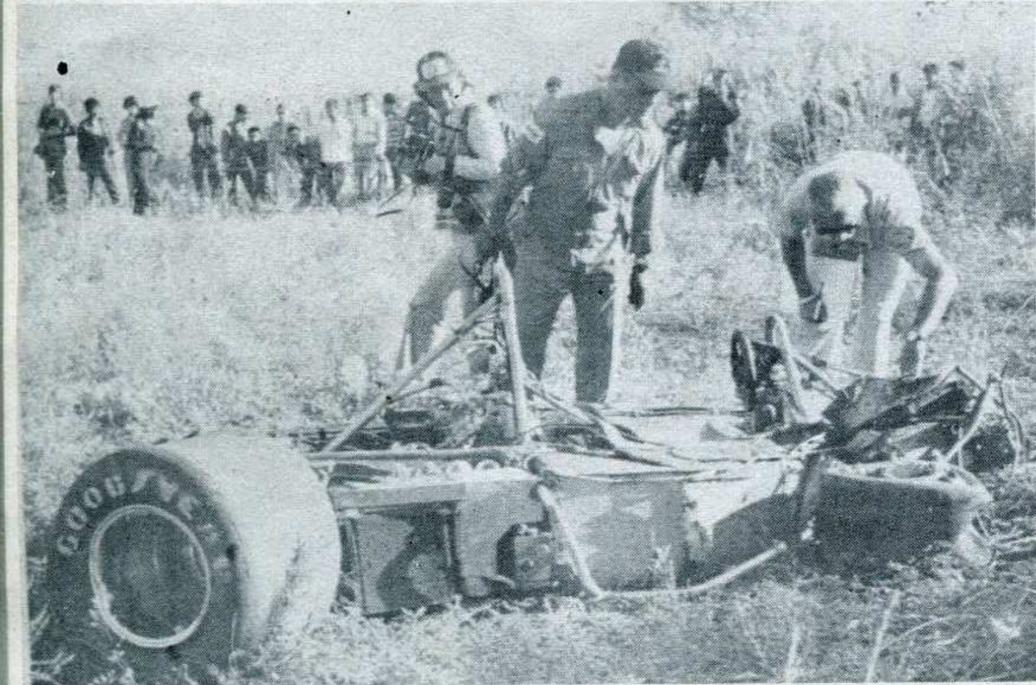
Ecco nuovamente le foto che avete visto in copertina, con la Ferrari che vola e si impenna, facendo perno sul muso, e la Tyrrell che perde l'alettone. Fra un attimo, la 312 sarà addosso alla gente



«Dovete capirmi, sono nuovo della F.1...»



Sopra a sinistra, Villeneuve si allontana correndo dai rottami della sua Ferrari, che ha un principio d'incendio. La parte centrale della scocca ha resistito bene, evitando danni al pilota. Nelle altre foto, si soccorrono i feriti, mentre per i due morti (foto sotto) non c'è, purtroppo, più nulla da fare



LA CRONACA ANCHE DALLE PAROLE DEI PROTAGONISTI DEL GP DI CHIUSURA

Gli spigoli tagliati «alla ANDRETTI» non evitano i guai alle gomme dolci

SPECIALE AUTOSPRINT

GOTENBA - Quando la corsa ha preso il via il tempo era caldo come durante le prove, ma tutti i principali piloti avevano scelto di partire con le gomme a mescola più dolce la 38-39. Diversi piloti avevano copiato l'idea di Andretti di tagliare lo spigolo interno nel tentativo di risparmiare i pneumatici.

Quando il gruppo è partito Hunt è andato via in maniera eccellente, mentre Andretti in pole ha fatto scendere troppo i giri (come ha detto dopo), permettendo agli altri di passargli davanti, lottando per risalire fino all'ottavo posto alla prima curva. Dietro a Hunt, Scheckter ha fatto una grande partenza ed era in seconda posizione, seguito da Mass, Regazzoni, Laffite e Stuck.

A metà del secondo giro, avendo passato Stuck, la corsa di Andretti e la maggior minaccia per Hunt hanno avuto fine nella curva veloce a destra prima del tornante.

«Stavo cercando di passare Laffite sull'esterno e le nostre ruote si sono toccate, la mia ruota anteriore sinistra e la sua ruota posteriore destra. Si è spaccato un braccio dello sterzo e la mia macchina è andata a finire contro il guard-rail», ha detto Mario. Questo incidente è costato caro anche a Binder e Takahara, perché si era staccata una ruota dalla Lotus che era schizzata in pista, causando l'uscita di strada sia della Surtees che della Kojima.

«Ho visto la ruota davanti a me, ho scartato un po' per evitarla, ma sono stato urtato dalla Kojima», ha detto Binder più tardi. Entrambe le vetture hanno

urtato contro il guard-rail e hanno dovuto ritirarsi.

Anche Jean-Pierre Jarier non doveva arrivare al traguardo, già a quel punto il suo motore suonava strano e dopo tre giri ha dovuto abbandonare per sospetta rottura di una molla valvola.

Malgrado Scheckter insidiasse Hunt, sembrava come se la McLaren tirasse via senza sforzi, perché Scheckter aveva grosse noie di maneggevolezza con la sua Wolf, che si erano già fatte notare durante il giro di riscaldamento. «Cominciava a sottosterzare fortemente e perciò abbiamo cambiato l'assetto dell'alettone anteriore e tirato un po' le barre antirollio posteriori prima del via, ma non è migliorato niente. Avrei potuto facilmente tenere il passo di Hunt senza questi problemi».

Al sesto giro Mass gli era passato da-

vanti, poi al giro successivo anche Watson era passato davanti. Poi è passato anche Clay Regazzoni mentre Stuck, ora al sesto posto, teneva a bada Reutemann seguito da Brambilla, Laffite, Patrese, Nilsson e Jones.

Quando Mass è riuscito a passare Scheckter, Hunt aveva già un buon margine di vantaggio sul gruppo, e Mass e Watson si sono dati battaglia per i successivi venti giri, finché non si sono dovuti ritirare quasi nello stesso momento. «Il mio motore è scoppiato proprio davanti ai box senza alcun preavviso», ha detto Mass, e Watson, un giro dopo ha rotto il cambio. «Ho cambiato marcia e

Jeff Hutchinson

CONTINUA A PAGINA 26

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

la scatola si è bloccata», ha spiegato.

Al sesto giro l'attenzione del pubblico è stata distolta dalla lotta dei battistrada, quando per la seconda volta si sono viste le ambulanze in pista, questa volta per il grave incidente che ha coinvolto la Ferrari di Villeneuve e la Tyrrell di Peterson (incidente descritto a parte).

Da quel momento la corsa è diventata una lotta con le gomme, perfino per il battistrada Hunt, il quale, come gli altri che lo seguivano, stava risparmiando al massimo i pneumatici anteriori, il cui consumo disturbava la maneggevolezza della vettura sempre di più man mano che la corsa proseguiva.

Arrivato al ventesimo giro Reutemann è finalmente riuscito a superare la Brabham di Stuck che accusava un forte sottosterzo e Regazzoni era in posizione ancora più avanzata. Stuck ha continuato per altri quattro giri, ma poi, dopo che anche Nilsson lo aveva sorpassato, ha deciso di fermarsi ai box per sostituire il pneumatico anteriore sinistro, che si era completamente consumato.

Scheckter si è ritrovato al secondo posto, quando Mass e Watson si sono ritirati, ma presto Regazzoni gli è passato davanti, perché anche Jody aveva le stesse difficoltà con le gomme anteriori. «Prendevo le curve a 200 all'ora con le ruote tutte sterzate e vedevo che si staccavano dei pezzi di gomma dal pneumatico anteriore destro, nel sottosterzo; pensavo che questo è pericoloso ed anche folle», ha detto Jody, il quale, dopo essere stato passato al 35. giro da Regazzoni e al 41. da Reutemann, si è fermato ai box per sostituire le gomme. «Abbiamo anche toccato l'alettone posteriore, per cercare di diminuire il sottosterzo, la macchina dava l'impressione come se non potesse mai funzionare, ma la maneggevolezza era molto migliorata, e potevo almeno pilotarla, dopo», ha detto Jody, benché fosse ormai fuori lotta per i primi posti, e con quattro gomme nuove doveva accontentarsi del giro più veloce in corsa in 1'14"3 ad un giro prima della fine.

Regazzoni ha potuto tenere il suo secondo posto solo fino al 43. giro quando anche lui ha dovuto ritirarsi per rottura del motore, lasciando nuovamente il secondo posto a Reutemann, molto distaccato da Hunt. L'argentino stava battagliando con il sottosterzo che peggiorava sempre di più, benché rallentasse un po' per risparmiare la gomma anteriore sinistra.

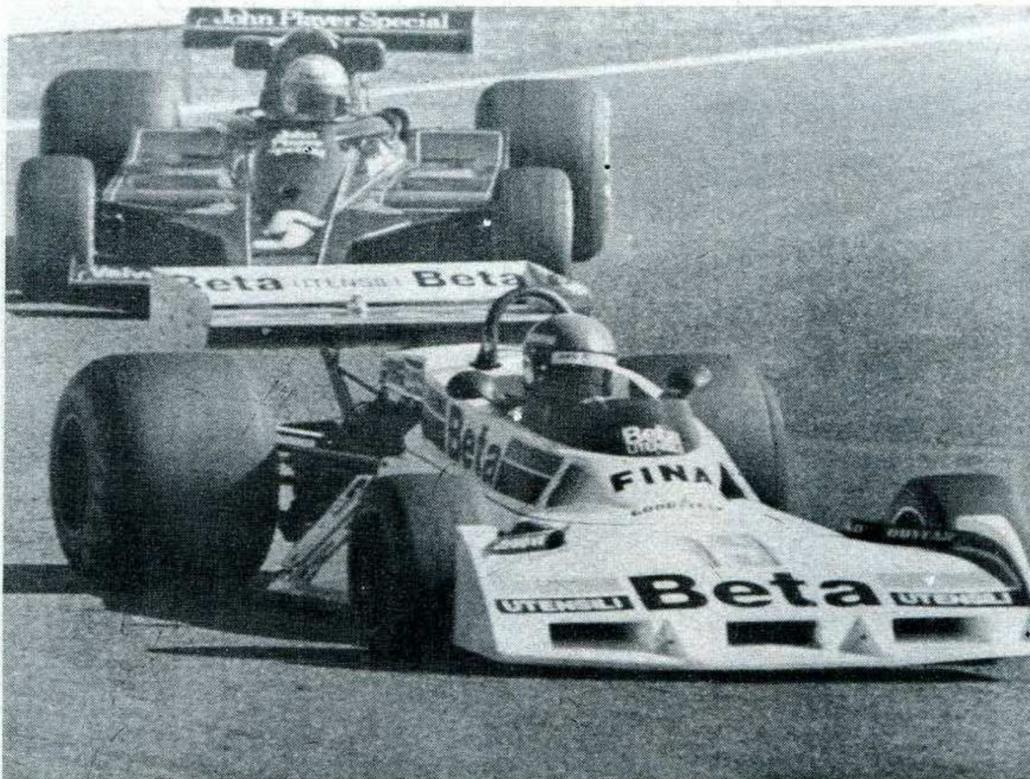
Paragonato agli altri, Jacques Laffite si trovava in una situazione molto migliore. La maneggevolezza della Ligier era abbastanza buona, e dopo un lungo tempo in cui ha cercato di passare Nilsson, che era in difficoltà dal quinto giro per il cambio che si stava irrigidendo, è infine riuscito a passare e ben presto era alle spalle di Reutemann.

Poi ha superato la Ferrari quando questa ha preso larga la prima curva al 63. giro e Laffite sembrava aggiudicarsi il secondo posto, ma a solo 500 metri dalla fine è rimasto senza benzina. «Pensiamo che una valvola nel serbatoio deve essere stata difettosa, e così il serbatoio non si sarà riempito del tutto, perché in entrambi i serbatoi laterali ci risultava il pieno, al via», ha detto il direttore del team Ducarouge.

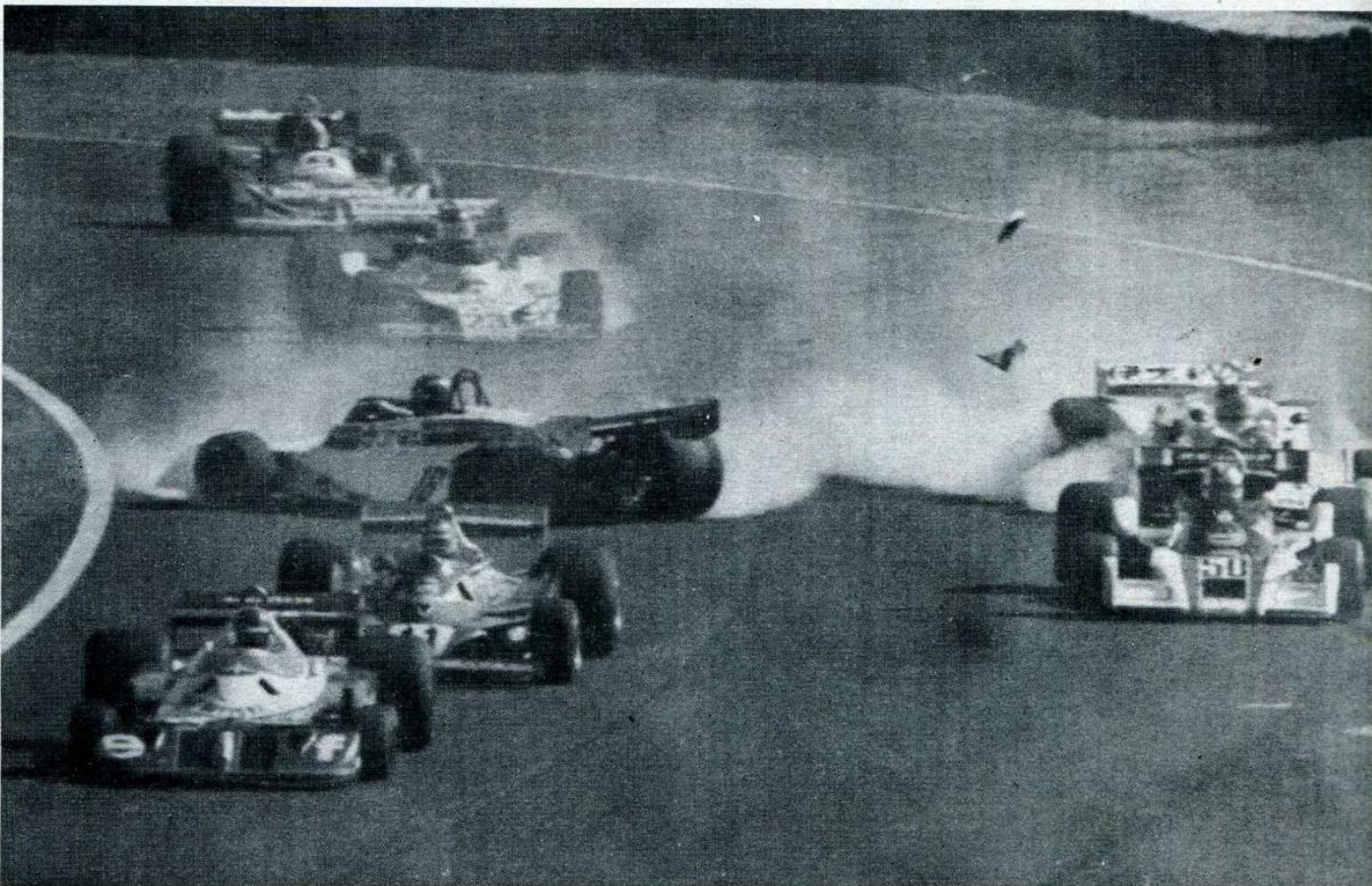
Reutemann ha recuperato il secondo posto all'ultimo giro, mentre il terzo è andato alla Tyrrell di Depailler dopo una battaglia emozionante negli ultimi giri con la Shadow di Alan Jones. «La mia macchina vibrava fortemente e sottosterzava anche peggio, man mano che la gomma anteriore si consumava», ha detto Jones, «ma ero sempre più veloce di Depailler nelle curve, ma lui era molto più veloce in rettilineo», ha aggiunto.

Depailler è riuscito a passare a quattro giri dalla fine, ma Jones gli è rimasto alle spalle, mettendosi di fianco quando la Tyrrell ha girato largo nella curva finale prima del traguardo, ma quando le due macchine hanno tagliato la linea d'arrivo, Depailler aveva un vantaggio di due decimi di secondo, ed entrambi avevano uno svantaggio di quattro secondi su Reutemann.

Laffite, deluso, è stato classificato



Fotografati assieme nelle prove, Brambilla ed Andretti. L'italiano ha compiuto una delle sue corse caparbie, frustrata dalla rottura di una candela. Quanto a Mario, partito male dalla pole è uscito di gara troppo presto



In mezzo alla pista c'era la ruota persa da Andretti: passano Peterson e Villeneuve (che poi saranno protagonisti fra quattro giri del pauroso incidente), passa la vecchia 007 Tyrrell n. 50 di Takahashi, ma dietro di essi si urtano la Surtees di Binder e la Kojima di Takahara. Più indietro, arrivano Tambay ed Alex Ribeiro

quinto, Nilsson si è ritirato a dieci giri dalla fine, «quando il cambio era diventato troppo rigido e la marcia è rimasta bloccata», come ha detto Gunnar.

Patrese è arrivato sesto, ottenendo il suo primo punto nel campionato dopo aver condotto una gara intelligente, risparmiando le gomme. «Cominciava a sottosterzare subito all'inizio e così ho rallentato per dieci giri, ed è migliorato un po', e poi ho potuto continuare fino alla fine, ma verso la fine il sottosterzo era di nuovo forte», ha detto.

Poi seguiva Stuck, anche lui ad un giro, ma molto distaccato da Patrese, ed a due giri c'era poi Brambilla, che ha avuto la sua corsa rovinata da un motore che non funzionava bene perché l'isolante di una candela si era allentato e lui si era dovuto fermare per cambiarlo.

Takahashi è arrivato nono con solo due secondi di vantaggio sulla Wolf di Scheckter e stava recuperando terreno in fretta, entrambi a due giri. Purtroppo Hoshino sulla Kojima non ha tenuto fede a ciò che prometteva in prova, perché è

partito su gomme dure e ben presto tutti lo hanno potuto superare.

L'ultima ad arrivare era la malaticcia March di Alex Ribeiro, che si era fermata brevemente ai box per noie al motore, provocate dalla rottura di un tubo di scarico, «che mi è costato 500 giri sul rettilineo», ha detto Ribeiro. Anche lui ha dovuto lottare con un terribile sottosterzo, perché aveva preso il via con gomme a mescola dura, «che erano perfino peggiori dei pneumatici mescola tenera», ha detto Alex. L'unico altro pilota che ha provato le gomme dure era Patrick Tambay, ma la sua corsa si è conclusa presto per noie al motore, «forse una valvola», già al primo giro, secondo Tambay.

Jody Scheckter ha riassunto il clima di questo G. P. dicendo: «Forse la gente era più interessata a fare le valigie e tornarsene a casa, che a correre. La stagione è semplicemente troppo lunga e tutti sono stanchi, penso che sia questo probabilmente il motivo per cui James non ha aspettato, benché ritengo che questa non sia una scusa. Se fosse toc-

Nel dramma crono-caos

GOTENBA - L'incidente che ha avuto a protagonisti Peterson e Villeneuve ha messo in crisi totale la organizzazione della corsa. Non sappiamo per quale ragione, ma il fatto che sia accaduto un incidente grave ha praticamente bloccato ogni altra attività al punto che nessuna informazione riguardante la gara è stata diffusa prima di due ore dopo la fine della prova.

Cosa c'entrassero i cronometristi, per esempio, con l'incidente, non si capisce, ma il fatto è che anche loro, forse per lo choc del dramma, si sono bloccati e hanno fornito le informazioni solo dietro pressioni di tutti i giornalisti presenti.

La confusione è stata enorme, per cui dobbiamo scusarci se i dati che vi forniamo non sono completi come è nostra abitudine. L'unica cosa che siamo riusciti a sapere, alla fine, è che il giro più veloce lo ha ottenuto Scheckter in 1'14"30 al 72. passaggio. Da rilevare che Scheckter, a macchina alleggerita, disponeva di gomme più fresche degli altri, dopo essersi fermato a cambiarle.

cato a me, avrei aspettato per ricevere il trofeo».

Ken Tyrrell e altri dirigenti di team avevano molto da dire sul comportamento di Hunt. «E' completamente sbagliato. Alla prossima riunione della FOCA proporrò che tutti i piloti debbano restare per la premiazione e parlare con la stampa o il loro team sarà multato di 10.000 sterline. Sono convinto che tutti saranno d'accordo», ha detto. Purtroppo per i giapponesi, questo non è stato deciso prima della corsa.

E la giustificazione di Hunt per un tale comportamento? Quando gli organizzatori gli hanno chiesto perché non fosse salito sul podio egli ha detto: «Ho chiesto che una pattuglia della polizia mi scortasse per arrivare all'aeroporto, quattro giorni fa, ma non è stato fatto niente perciò debbo partire ora o perderò il mio aereo».

E che cosa avranno detto le migliaia di spettatori che hanno perso la loro cerimonia di premiazione?

j. h.

Torna nel '78 (con i motori) la HONDA in F.1

GOTENBA - Ecco una notizia di grande importanza: tra poco, avremo di nuovo la Honda nelle gare della Formula 1.

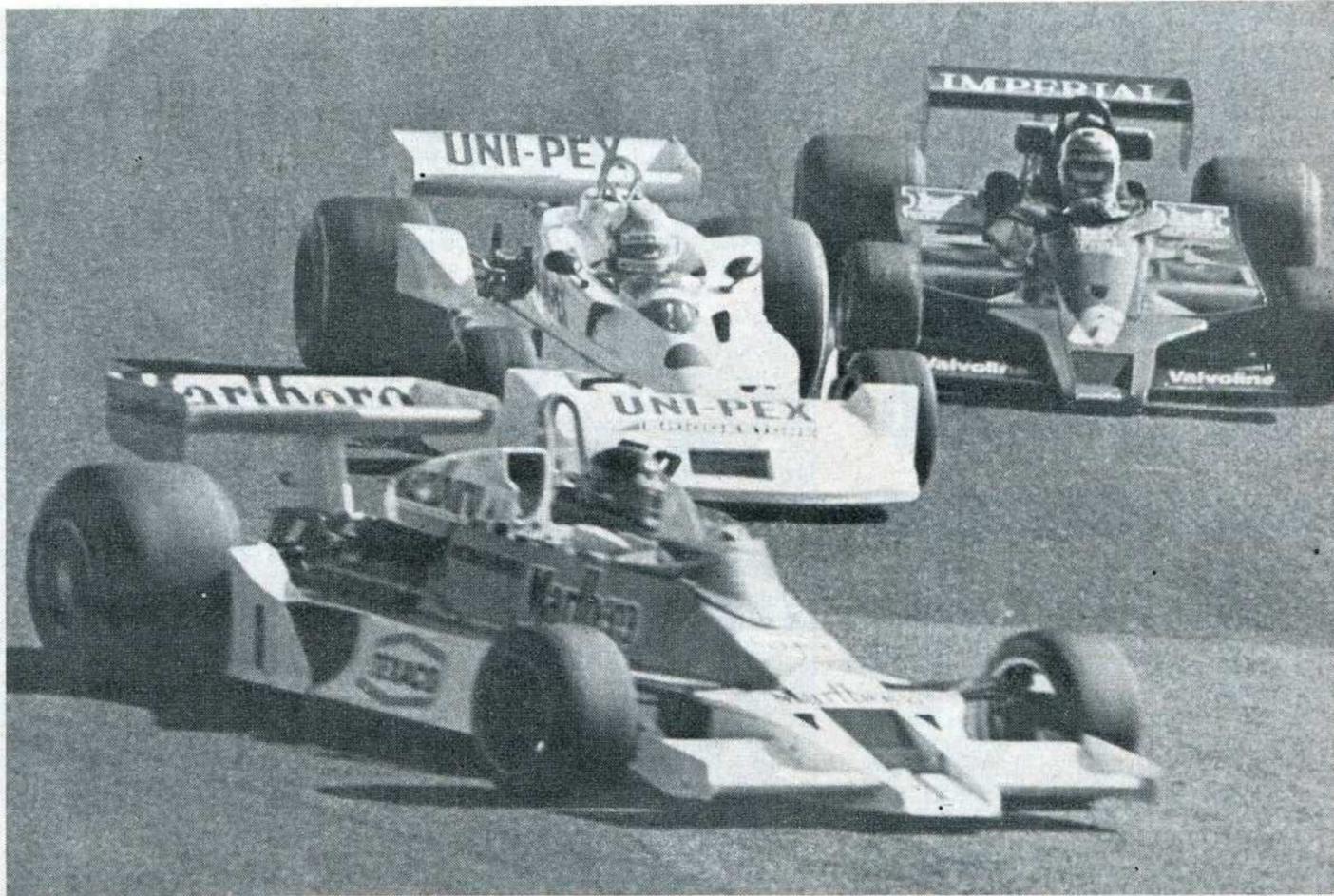
Non sarà un ritorno completo, totale, ma una partecipazione indiretta attraverso la fornitura di motori a due o tre squadre giapponesi, che avranno anche assistenza tecnica adeguata, però il fatto è certo.

La Honda è stata enormemente impegnata, negli ultimi anni, nella sperimentazione di motori capaci di sostenere le prove più severe per quanto riguarda le legislazioni antinquinamento.

La Honda ha sempre creduto nelle attività sportive quali mezzo di propaganda ma anche quali vie di sperimentazioni avanzate. Nel mondo si stanno sempre più verificando orientamenti delle grandi Case costruttrici verso lo sport. Mettete insieme tutto questo, e vedrete che il ritorno della Honda alle competizioni ad alto livello è un fatto logico. Il programma pare che sia già in via di attuazione. I motori che la Honda sta preparando sono dei dodici cilindri ad alimentazione normale, con caratteristiche avanzate, si dice, specie nel campo della distribuzione.

Per il momento non vi è interesse ai motori sovralimentati, perché l'attuale rapporto di equivalenza ufficiale è considerato iniquo e non adatto per la maggior parte dei circuiti. Tuttavia, se questo rapporto sarà cambiato, come pare avverrà, la Honda sarà interessata anche al turbocompressore, soprattutto perché è sua convinzione che la soluzione sia quella che sarà adottata in avvenire per le macchine di grande serie.

Quando vedremo i motori Honda sulle piste? La risposta è difficile, ma potrebbe accadere molto presto, forse già nel corso della stagione 1978. Una delle squadre che utilizzeranno questi motori dovrebbe essere la Kojima, le cui macchine si sono dimostrate abbastanza buone e che, disponendo di motori potenti, potrebbe diventare di primo piano. Ovviamente in questo caso oltre alla Honda avremo anche l'inserimento della Bridgestone, la grande fabbrica giapponese di pneumatici, nelle gare internazionali F. 1, dopo che questa marca ha dimostrato di essere all'avanguardia in altri settori (come ad esempio nei kart).



Nel corso delle prove ufficiali ecco assieme il futuro vincitore Hunt davanti alla Kojima di Hoshino ed alla Lotus di Nilsson, questa volta non nera ma rossastra e con una pubblicità diversa dalle solite JPS viste fino ad ora

LOTUS in rosa

● Novità alla LOTUS è stata la macchina di Nilsson, dipinta in uno strano colore rossastro, a due toni, portante la iscrizione di un nuovo tipo di sigarette prodotto dalla stessa compagnia che produce quelle a scatola nera e oro JPS. Pare che le Lotus del 1978 saranno di questo colore, salvo forse quella di Peterson che dovrebbe avere anche i colori della Caravan Polar.

Ammortizzatori inediti a gas sulla KOJIMA 009

GOTENBA - Ovviamente niente di particolare da vedere sulle macchine di questo Gran Premio, che erano le stesse che erano in Canada, però di qualche interesse sono state le giapponesi Kojima, di cui abbiamo già parlato. I fatti interessanti erano dati dalle gomme della Bridgestone, che equipaggiavano le Kojima, ed anche dalle Dunlop montate sulla Tyrrell 007 di Takahashi. Le gomme Bridgestone avevano in prova delle mescole tenerissime, che hanno permesso a Hoshino di ottenere un buon tempo a dispetto di parecchie piccole noie alla macchina. In gara hanno però utilizzato anche loro gomme a mescola dura, date le caratteristiche del circuito, molto abrasivo.

Di interessante, su tutte le macchine giapponesi, gli ammortizzatori della marca KYB, oleopneumatici con serbatoio del gas separato e collegato agli ammortizzatori da canalizzazioni flessibili protette da rete metallica.

● Disavventura curiosa Ian Scheckter, che ha dovuto forzatamente disertare il G. P. del Giappone. Tutti i piloti e meccanici venuti per la gara dovevano avere un visto di ingresso come lavoratori, perché il correre è considerato un lavoro retribuito come in effetti è. Scheckter si è presentato invece privo di visto, e poiché alla dogana avevano una lista completa delle persone coinvolte nel Gran Premio ecco

che i solertissimi addetti alla immigrazione lo hanno fermato e gli hanno impedito di varcare i cancelli dell'aeroporto Haneda. I tentativi di intervento da parte della FOCA e da parte anche degli organizzatori non sono valsi a far cambiare idea ai doganieri, e così Ian Scheckter ha dovuto imbarcarsi su un aereo che lasciava Tokyo, e tornare in Gran Bretagna.



CAMILLO ALQUATI

APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO

26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 87-91 - Telefono 0372/20450-410398



COLLETTORI D'ASPIRAZIONE - KIT COMPLETI DI COLLETTORE D'ASPIRAZIONE, CARBURATORI, FILTRI ARIA, PER UNO O DUE CARBURATORI DOPPIO CORPO ORIZZONTALI O VERTICALI WEBER PER: FIAT 500 - 126 - 127/903 e 1050 - 128 TUTTI I TIPI - X19 - 131 MIRAFIORI - 131 ABARTH - 124 BERLINA - 132 - 125 - 124 SPORT, COUPE' e SPYDER - AUTOBIANCHI A112 - A112 ABARTH - LANCIA BETA COUPE', BERLINA, HPE e MONTECARLO - ALFA SUD TUTTI I TIPI - SIMCA R1 e R2 - RENAULT R5 - FORD FIESTA 950 e 1100 - INNOCENTI MINI - BMW 4 e 6 Cilindri - LADA 1200 e 1500

ATMOSFERA - RELAX
IN VIGILIA AL FUJI

BRABHAM e FERRARI da... ghiaccio

SPECIALE AUTOSPRINT

GOTENBA - L'anno scorso, quando il titolo mondiale era ancora in bilico tra due piloti, il GP del Giappone sembrava valere la pena di affrontare il lungo viaggio di 17 ore di aereo per arrivare a Tokyo, dopo una lunga e faticosa stagione. Scenario esotico, tutto nuovo, perfino il tempo non poteva del tutto rovinare questo tocco di magia che comportava il primo GP in Giappone. Quest'anno si pensava in modo completamente diverso sul GP giapponese. C'era la solita sensazione di una cosa già vista, e, poiché il campione di questo anno era già deciso, solo 20 macchine hanno fatto il viaggio dall'Europa, solo l'estate indiana che salutava i teams «accampati» per l'ultima volta quest'anno, poteva compensare ciò che mancava questa volta alla corsa.

Non sembrava una corsa molto seria, piuttosto una corsa non valevole per il campionato e alle dieci del mattino di venerdì non c'era alcun medico presente sul circuito e tutti sembravano assai contenti di poter star seduti e godersi il sole, mentre il pubblico giapponese stava aspettando pazientemente, come lo sanno fare solo i giapponesi, sulla tribuna mezza vuota di fronte ai box.

Debbono aver pensato di trovarsi sul posto sbagliato, poiché per mezz'ora non vedevano altro che Vittorio Brambilla, Hans Stuck e la metà del team Ferrari. Dopo un'ora circa, Bernie Ecclestone è venuto giù per la pista dei box sollecitando gli altri direttori dei teams a chiudere la prima sessione di prove, e ad effettuare invece una sessione unica di due ore nel pomeriggio, e tutti hanno prontamente acconsentito.

Poco prima dell'una si sono fatte vedere le prime macchine ai piedi del Mount Fuji e finalmente hanno avuto inizio le prove. Sono stati i tre piloti giapponesi a uscire per primi in pista. Kazuyoshi Hoshino, l'uomo che ci aveva impressionato l'anno scorso al volante della Tyrrell 007, era questa volta nell'ultima Kojima 009/2 giapponese, una versione più aerodinamica dell'originale Kojima 009, che era pilotata da Noritake Takahara, il quale aveva disputato la corsa dell'anno precedente con una Surtees ufficiale di scorta e che era arrivato nono. A fare il suo debutto in GP è stato Kunimitsu Takahashi al volante della Tyrrell 007 guidata l'anno scorso da Hoshino; si tratta di un veterano, con i suoi 37 anni, delle corse giapponesi.

MONOPOLIO IN PERICOLO

Queste tre vetture dei piloti giapponesi usavano gomme Dunlop e Bridgestone, intaccando così il monopolio della Goodyear, poiché la Renault con le gomme Michelin non era venuta in Giappone. Il team francese aveva deciso di perdere questa corsa per rendere compatibile la macchina e le gomme, mentre il team Copersucar e Brett Lunger con la sua McLaren hanno deciso che fosse meglio effettuare delle prove in Europa che venire a correre nel lontano Giappone. Anche la Hesketh Racing e Frank Williams hanno deciso di chiudere la loro stagione dopo il Canada e questo significava che non esistevano questa volta problemi di qualificazione per la corsa con solo 23 concorrenti.

Per un pilota il Fuji International Ra-

ceway non è un circuito particolarmente interessante da correrci. Ha poche curve, di cui la maggior parte è veloce e facile. La curva più interessante è la lunghissima curva a destra che si prende quasi in pieno che porta sul rettilineo principale. E' la curva più importante per ottenere un buon tempo, è essenziale che la macchina si comporti bene in quel punto. La cosa speciale di quel circuito è il suo manto stradale, la sua base è asfalto naturale a base di lava del Mount Fuji, si tratta della pista più abrasiva di tutte quelle che ospitano il «circo» dei GP.

L'anno passato la corsa è stata decisa dalle gomme, quest'anno però il tempo era buono, ma sarebbe lo stesso finita in una «corsa delle gomme». Le gomme medio-tenere, usate da quasi tutti, erano quasi al loro limite per questa pista. «Sarà la corsa più dura dell'anno per i pneumatici, vedrà», ha detto Mario Andretti, in pole position per la settima volta quest'anno, più veloce di mezzo secondo del suo record registrato l'anno scorso in corsa quando si avviava verso la vittoria. Tuttavia il suo viso esprimeva preoccupazione alla fine dell'ultima sessione di prove, perché i pneumatici erano sempre sollecitati fino al limite con i serbatoi pieni.

«Usare gomme a mescola dura sulla parte sinistra non aiuta molto, squilibra la macchina, fa che slitti molto di più, il che genera molto più calore e alla fine i problemi sono gli stessi, ma



Regazzoni aiuta una ammiratrice ad uscire dall'abitacolo della Ensign del suo compagno di squadra Tambay. Clay, velocissimo, ha poi rotto il motore

con tempi molto più alti», ha detto Mario.

La Lotus era stata la macchina più veloce in entrambe le sessioni cronometrate, Andretti era contento della macchina alla fine della prima, ma si lamentava di avere poca aderenza all'uscita della curva più lenta. «Sembra che rimanga ferma lì», ha detto venerdì, ma sabato sera diceva che funzionasse un po' meglio: Tuttavia non ha potuto migliorare il suo tempo di venerdì di 1'12"23. Dopo il GP del Canada, la Lotus di Andretti ha ricevuto un nuovo motore Nicholson-McLaren, che voleva serbare per l'intero fine settimana.

Come nell'ultima corsa il maggiore avversario di Mario era il campione del mondo uscente James Hunt, che ha cominciato la prima sessione di prove con il muletto M26, in sostituzione della macchina distrutta in Canada, ma poi ha deciso di prendere la macchina di Jochen Mass per l'ultima ora, l'ha ricevuta e l'ha tenuta fino alla fine del week-end. Anche Hunt ha registrato il suo tempo migliore nella prima sessione, malgrado si fosse lamentato del fatto che lo sterzo della vettura di Mass fosse molto più pesante e che la maneggevolezza non fosse proprio come voleva lui.

Poi si è unito al gruppo delle macchine che hanno dovuto starsene ferme per gli ultimi giri di prova, dovendosi ferma-

re per mancanza di pressione dell'olio. Sabato si è poi impegnato molto per superare il tempo di Andretti, ma non ci è riuscito, e come Andretti, è stato preoccupato per le gomme.

«Quella anteriore sinistra si consuma del tutto e non riesco a farla durare», ha detto Hunt alla fine delle prove libere ed era sempre altrettanto preoccupato alla fine delle ultime prove. «Dovrò provare una mescola più dura anteriore nella sessione di riscaldamento del mattino se il tempo sarà sempre caldo come oggi», ha aggiunto.

SOTTOSTERZO PER LE BRABHAM

Sia venerdì che sabato le due Brabham Alfa Romeo erano le più vicine alla prima fila, John Watson e Hans Stuck hanno entrambi migliorato i loro tempi nelle prove di sabato, Watson di quasi un secondo, dopo che era venuto a capo di noie di surriscaldamento del motore nella prima giornata, che lo avevano costretto a fermarsi continuamente ai box. La sua macchina ha avuto un motore nuovo per le prove di sabato, così come quella di Stuck. Il tedesco non è riuscito a superare la barriera dell'1'13" ed è stato più lento di più di mezzo secondo del suo compagno di squadra, tuttavia si è lamentato solo di un leggero sottosterzo,

colo», ha detto Jacques con una smorfia di dolore.

Per questa corsa aveva come compagno di squadra Jean Pierre Jarier con la macchina di prova. «Mi auguro che possiamo continuare insieme anche l'anno prossimo», ha detto Jarier, che si è dato da fare per abituarsi alla macchina, ma aveva noie di iniezione durante la prima giornata. La seconda giornata è riuscita a far funzionare il telaio, e, come Laffite, è stato contento della maneggevolezza, benché fosse più lento di quest'ultimo di 1,5 secondi.

«Il problema sono i cornetti dell'alimentazione del motore. I miei hanno una diversa lunghezza di quelli della vettura di Jacques, il che fa accelerare bene, ma ha un effetto negativo per quanto riguarda la velocità massima. Perdo tutto il mio tempo in rettilineo, ma userò lo stesso tipo di tubi di Jacques per la corsa», ha spiegato Jarier, il quale ha passato gran parte della sessione finale cercando di farsi tirare dal suo compagno di squadra.

Scheckter pilotava un telaio di sostituzione, la Wolf WR3, che avevano fatto venire dall'Inghilterra dopo il GP del Canada, ma nella prima giornata era costretto a cambiare macchina ed usare la macchina di prova, perché la sua accusava noie al cambio, perché la scatola era stata montata in maniera difettosa. Ma poi gli si è rotto il motore nella macchina da prova, e così venerdì notte il sudafricano non era molto contento. Sabato la macchina è poi andata molto meglio e sia Scheckter che il suo direttore del team Peter Warr sembravano molto più fiduciosi delle loro possibilità. «Non abbiamo avuto noie con le gomme», ha detto Warr, benché questa dichiarazione significava se la sarebbe dovuta rimangiare dopo la corsa.

REUTEMANN SENZA ADERENZA

Carlos Reutemann con la Ferrari capeggiava la quarta fila, ma l'argentino non sapeva più cosa fare con la sua vettura alla fine delle prove. «Provo di tutto, tutto, ma niente cambia qualcosa. Il motore è fantastico, ma non riesco ad ottenere un po' di aderenza. Qualcosa non va affatto con la geometria. Ogni giro la stessa cosa, — ha spiegato Reutemann — veramente pericoloso».

Anche Gilles Villeneuve si trovava perso nella seconda macchina, facendo dei testa-coda ogni tanto in un disperato tentativo di migliorare il suo ventesimo posto. Entrambe le Ferrari davano l'impressione di girare sul ghiaccio. «Devo prendere le curve come un vecchio e spingere sul gas in rettilineo, altrimenti finisco in testa-coda», ha detto Gilles, il quale non si ricordava di aver mai pilotato una macchina con maneggevolezza peggiore.

Mass si trovava di fianco a Reutemann e non si poteva fare a meno di notare che sembrava essere contento che questa fosse l'ultima volta che correva per il team McLaren, benché si impegnasse sempre molto, ma noie di sovrasterzo gli hanno rovinato l'ultima sessione di prove.

L'invisibile magia che fa sì che si veda tanto spesso la Surtees di Brambilla accanto alla Ensign di Clay Regazzoni ha funzionato anche questa volta. Vittorio ha dovuto interrompere le prove della prima giornata per rottura del motore, benché fosse contento della sua Surtees nel pomeriggio di sabato ottenendo un tempo migliore di 1,4 secondi rispetto al suo compagno di squadra Binder, ventunesimo nello schieramento... L'austriaco non è stato in grado di mettere a punto la sua vettura come desiderava. Venerdì se l'era cavata bene quando si era rotto uno snodo della sospensione nella lunga curva veloce a destra, per fortuna Binder è stato in grado di tornare ai box per farlo riparare.

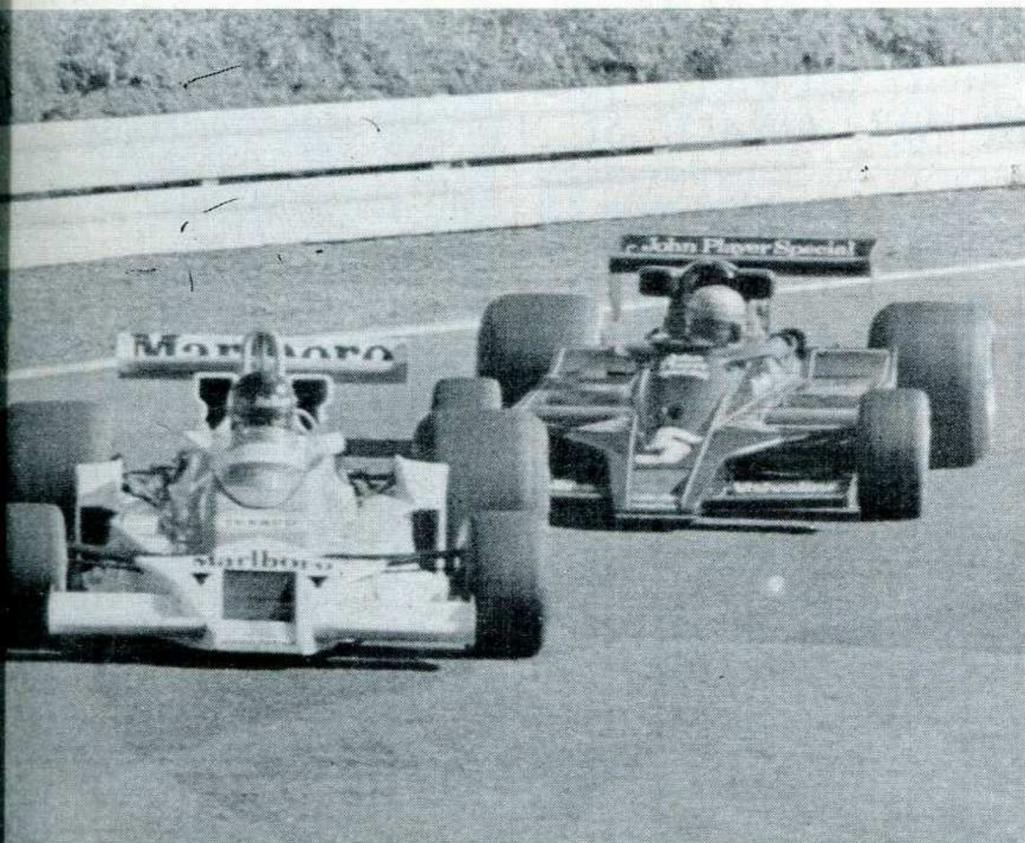
Hoshino ha impressionato con il suo rispettabile sesto posto durante le prove di venerdì, ma non ha potuto migliorare sabato, per un difetto all'accensione, che

Stuck ha avuto grossi problemi di sottosterzo, che consumava le gomme anteriori in pochi giri. «Se metto gomme a mescola più dura scivolerò dappertutto e i tempi salgono di quasi due secondi, perciò che cosa posso fare?» ha detto sabato mattina, ma dopo aver seguito Watson nella messa a punto la sua macchina è migliorata, benché non fosse mai perfetta.

Jacques Laffite e Jody Scheckter occupavano la terza fila dello schieramento, entrambi sono saliti di posizione dopo una giornata di noie meccaniche il venerdì.

LE SPERANZE DI JARIER

Laffite ha perso gran parte della prima sessione perché si era bloccato il dosatore, «crediamo perché il carburante è troppo secco qui», ha detto il direttore Gerard Ducarouge, perciò, per essere sicuri, il team ha aggiunto del lubrificante alla benzina. Il giorno dopo la macchina era a posto. «Ora l'unico problema sono io», ha detto Jacques, seduto diritto su una sedia nei box, perché si era storto la schiena nella sessione del mattino. «Penso che sarò a posto per la corsa, ma dopo mi dovranno tirare fuori dall'abita-



Nell'ultima ora di prove al Fuji, Hunt ha cercato invano di strappare ad Andretti la sua settima pole position dell'anno. Non ostante sia quasi sempre la più lenta in dritto, la Lotus è eccezionale in ogni tipo di curva

ha necessitato di una lunga riparazione che è durata per gran parte di sabato.

E' passato all'undicesimo posto nella griglia, ma anche questa era una prestazione impressionante. Era stato aiutato da gomme particolarmente « appiccicaticcie » della Bridgestone, che non avrebbe potuto usare in corsa, e perciò, con gomme che avrebbero dato tempi superiori di almeno due secondi, nessuno si aspettava che avrebbe potuto conservare questa posizione in corsa.

Alan Jones e Riccardo Patrese con le due Shadow seguivano, di nuovo molto alla pari. Patrese ha rotto un ammortizzatore nella prima giornata, che ha rovinato i suoi tempi, ma sabato le cose gli sono andate molto meglio e si è unito a Jones più su nella griglia. Entrambi i piloti avevano difficoltà per il sottosterzo come in Canada, che Jones non è riuscito a togliere del tutto, malgrado gli infiniti accorgimenti.

Gunnar Nilsson si trovava di fianco a Riccardo Patrese in settima fila, con la sua Lotus ridipinta in una strana combinazione di rosso dei colori della Imperial Ta-

bacco Corporation di cui la JPS è parte. Tuttavia i nuovi colori non hanno cambiato la sua sfortuna. Venerdì la messa a punto era completamente sbagliata, mentre sabato, dopo essere andato bene nelle prove libere, ha avuto noie con la pressione dell'olio nell'ultima sessione e si è dovuto fermare due volte per fare rifornimento dell'olio.

LA DISPERAZIONE DI TAMBAY

Anche Patrick Depailler, in testa alla ottava fila con la prima delle due Tyrrell P34, aveva noie col motore per gran parte delle prove. Nella prima giornata è riuscito solo a effettuare pochi giri con la macchina da corsa, prima che la pressione dell'olio sparisse e ha dovuto parcheggiare, terminando la giornata con la macchina da prova, la cui maneggevolezza era molto peggiore, come ha detto. Hanno montato un nuovo motore Cosworth di sviluppo nella sua vettura per le prove di sabato, ma anche questo è scoppiato durante la mattina e così è stato costretto a tornare al muletto per la sessione finale.

Peterson ha provato gomme di miscela dura con la seconda Tyrrell, ma, come per quella di Depailler, si lamentava della cattiva maneggevolezza. Egli ha registrato il suo tempo migliore con le gomme dure.

Tambay era di fianco a Depailler, sconvolto perché non riusciva a migliorare il suo tempo di venerdì, benché non ci fosse ragione apparente oltre a quella che la macchina aveva raggiunto il suo limite e non poteva andare più forte, inutili tutti i tentativi. « E' uno scherzo » ha detto Patrick.

Seguivano Jarier e Peterson, mentre Takahara ha occupato, insieme a Villeneuve la decima fila. L'originale prototipo Kojima 009 era più lento nei rettili della vettura di Hoshino, del resto era contenuto con l'andamento delle cose.

Poi seguivano Binder e Takahashi, il terzo giapponese ha effettuato pochissimi giri per noie al motore; ha fatto alcuni giri lenti e poi si è fermato ai box ripetutamente.

Alex Ribeiro ha chiuso la griglia di partenza e il team March ha terminato la stagione in modo simile a come l'aveva iniziata.

Pochissimi spettatori sono venuti ad assistere alle prove, e coloro i quali sono venuti non hanno ricevuto molto per il loro denaro, la pista era quasi deserta in certi momenti delle prove e l'atmosfera era senza la solita tensione, adatta ad una corsa di smobilizzazione.

j. h.

toto SPRINT

4 « nove » nei G.P. americani

Duemiladuecento (e rotti) schede-concorso sono arrivate in tempo utile per i due Grandi Premi, Usa-Est e Canada, che chiudevano la serie dei tredici concorsi sui quali si articolava il nostro TOTOSPRINT '77 « a sfida diretta ». Quattro sono stati, due per G.P., i concorrenti che hanno raggiunto 9 punti utili come massimo punteggio totalizzato, ma la regola prima di spareggio, la data di spedizione della scheda-concorso, ha designato nel signor **DAVIDE LUPPI** - Via Angelo Custode n. 1 - Bologna (GP Usa-Est) e nella signora (o signorina) **EGLE ZANNI** - Via A. Volta n. 20 - Milano (GP Canada) i vincitori degli ultimi due Volanti **PERSONAL-MERZARIO**.

Ai signori **Paolo PASSAMONTI** (Via Gramsci 6 - San Donato Milanese) e **Domenico DE SANCTIS** (Via Toselli 5 - Vigarano Mainarda di Ferrara) che pure avevano totalizzato 9 punti ma che hanno inviato le loro schede più tardi degli altri, inviamo a titolo di consolazione una Maglietta « Casco d'Oro » ciascuno.

Con la scheda N. 13 è così terminato, almeno nella sua fase di pronostico, il nostro TOTOSPRINT '77. Restano ancora da esaminare attentamente, in base alle norme che regolano gli ex-aequo, le schede dei « tredicisti » per vedere chi si aggiudicherà il tanto ambito 1. premio, la **SIMCA RALLYE II**, e chi invece gli altri premi in palio. Una suspense che durerà qualche tempo perché soltanto quindici giorni prima della premiazione di **AUTO-SPRINT** (10 dicembre al Palazzo dei Congressi di Bologna) renderemo noto il nome del fortunato e bravo vincitore assoluto.



La monoscocca MERZARIO F. 1 in prima visione

A parte naturalmente le ultime notizie dal Giappone, la F. 1 ha vissuto il suo « momento-magico » a TELESPRINT n. 21 con l'anteprima assoluta sulla nuova macchina realizzata da Arturo Merzario con l'appoggio del suo amico-manager « Pal-Joe »-Palazzoli. La coraggiosa realizzazione è stata presentata dal suo stesso realizzatore Arturo Merzario che ha anche spiegato le ragioni del ritardo e dell'impossibilità di vedere la macchina in terra fin d'ora come lui stesso aveva promesso a TELESPRINT.

« Non ho tenuto fede alla promessa — ha detto — solo perché l'esecutore esterno che ha realizzato la scocca ha sbagliato un po' tutto. Abbiamo dovuto rivedere tutto quanto qui in officina ». Ritardo o meno, le riprese con i dettagli della vettura hanno comunque dimostrato che la televisione si presta ancora meglio della carta stampata per la maggiore quantità di particolari che possono essere illustrati ed anche per il dialogo più diretto che vivacizza le immagini. Cevenini ha anche cercato di « carpire » ad Arturo il nome del misterioso ingegnere « non interno » che ha fatto i calcoli della macchina ma il pilota ha « glissato » con diplomazia precisando solo che... « l'ingegnere Benzing ha solo disegnato l'alettone ».

Il nostro direttore ha fatto invece il punto con Palazzoli che ha confermato di voler schierare la macchina fin dal primo GP del '78 pur con i notevoli problemi finanziari che sono sul punto di essere risolti. « Occorrono 15 milioni per gara — ha precisato — e dunque l'intero budget dovrebbe essere di 250 milioni ma vorrei che ci fosse uno sponsor unico per non complicare le cose ».

Quasi a fare da contraltare all'iniziativa di Merzario, pilota « vecchia maniera », è poi andata in onda l'intervista con Eddie Cheever realizzata da Zigliotto a Vallelunga e riportata nelle cronache da Vallelunga.

Età giovane o meno, Cheever ha dato l'impressione di una sicurezza decisamente sconcertante e di essere ben allineato con la nuova scuola dei piloti di F. 1 che hanno i programmi di carriera come se lavorassero dietro ad una scrivania.

A Vallelunga c'era però anche Alberto Granò che solo la settimana prima era stato protagonista del drammatico incidente dell'Estoril. Il pilota veronese non ha avuto peli sulla lingua e pur sotto l'ancora visibile emozione per l'episodio, ha denunciato la colpevolezza dell'ente organizzatore e ha raccontato della « pugna » attualissima con Finotto, della quale anche scriviamo nel servizio da Vallelunga.

Un TELESPRINT da cronaca nera quindi che ancora una volta ha messo in evidenza le sue caratteristiche di trasmissione del vivo.

Indovinata anche la YAMAHA

C'è voluto un'ora, più esattamente 59 minuti, perché quattro ascoltatori di TELESPRINT individuassero con esattezza il rumore proposto da TOTOROOMBO: quello della YAMAHA 350. I quattro formidabili « ascoltatori » sono stati (noblesse oblige, le signore innanzitutto) la signora o signorina **GIOVANNA MALERBA** (Via Reno 1 - Spezzano di Fiorano in provincia di Modena) alla 65, chiamata, il signor **CARLO CALURI** (Pisa) alla 19, telefonata, il signor **PACETTI** (Via dell'Orso - Bologna) alla 55, e il signor **GIUSEPPE ZAMBELLI** (Viale Resistenza - Rubiera di Reggio Emilia) alla 61. Alla signora MALERBA invieremo subito il **CASCO BIEFFE**, mentre per inviare gli altri caschi agli altri solutori dovremo attendere che si mettano in contatto con noi per precisare esattamente le generalità e l'indirizzo.

Comunque, veramente bravissimi questi quattro ascoltatori dall'udire perfetto con i quali ci congratuliamo vivamente. Complimenti anche ad altri ascoltatori che hanno saputo individuare nel rumore quello di una motocicletta anche se non hanno saputo precisare la marca o in qualche caso la cilindrata della esatta Yamaha. Meno bravi, e sono i più, coloro che hanno confuso il rumore di una moto con quello di un'automobile.

Che cosa proporrà TOTOROOMBO la prossima volta?

Fa crescere i morti la RAI-TV

● Puntuale, al dramma agonistico in F. 1, la RAI-TV ha sfoderato in Domenica Sportiva il filmato-d'archivio tutt'incidenti. Così, alle immagini certo scioccanti da Gotenba, ha fatto seguito un cocktail di incidenti famosi nei quali in puntuale sequenza sono apparsi dalle carambole di Indy, al dramma di Le Mans 1955 e poi le scene immancabili delle tragedie di von Trips a Monza, di Bandini, di Giunti del Monza Lotteria di F. 2, del « ring » di Lauda e (inedito) di Pryce in Sud Africa all'inizio di quest'anno. Adriano De Zan comunque ha riservato alla tragedia giapponese alcune dure parole di condanna per la disorganizzazione e l'incoscienza del pubblico. Invece in TG2 l'accento è stato posto sulla preoccupante qualità delle prestazioni del neo ferrarista Villeneuve, sul quale è stato riferito il giudizio negativo di Lauda.

In ogni modo, quando ci sono morti nelle corse, la RAI è sempre portata a toni più foschi. Addirittura in prima edizione mattutina del GRI, è stato addirittura capovolto il numero delle vittime i 2 morti e 8 feriti, sono diventati ripetutamente per bocca di Claudio Ferretti 8 morti e 2 feriti (oltre che Brambilla è stato promosso 4.).