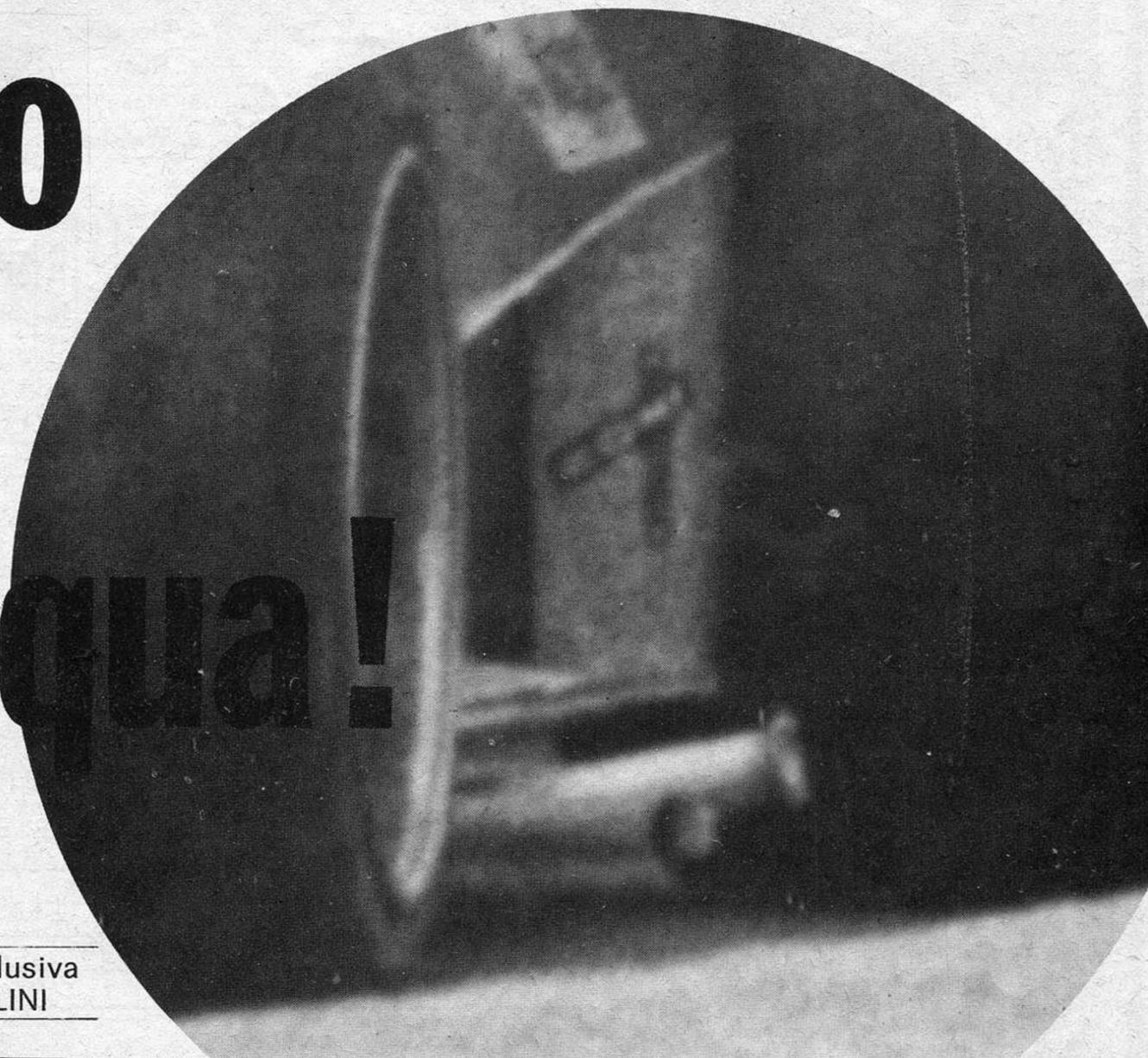


Mondiale F.1  
da KYALAMI  
con scalpore

*domenica* logos **SPRINT**

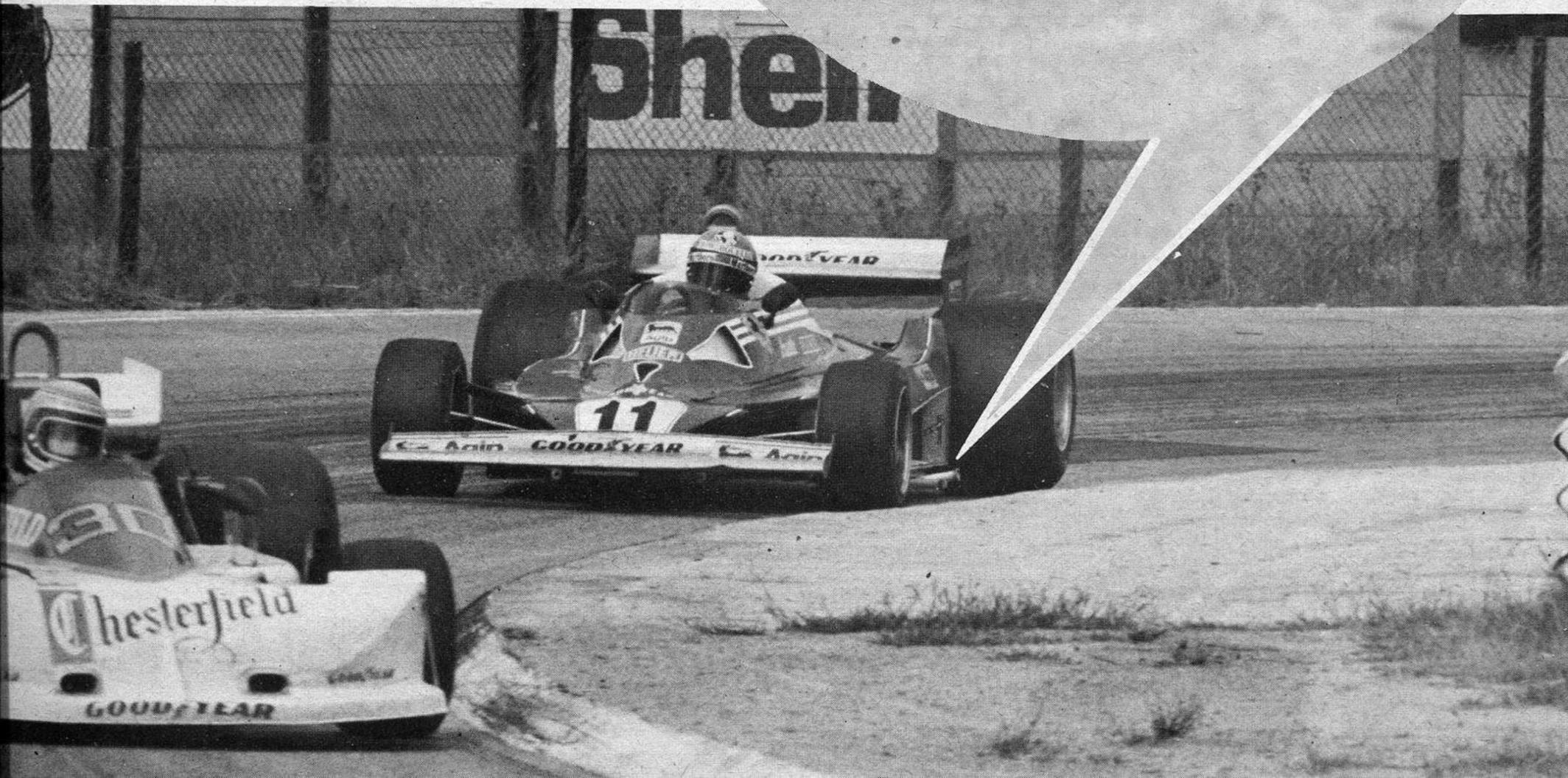
Capovolti di nuovo i valori in FERRARI, che rilancia LAUDA a quota iridata 13 ex-aequo con REUTEMANN, dopo una prepotente corsa persino contro la sorte

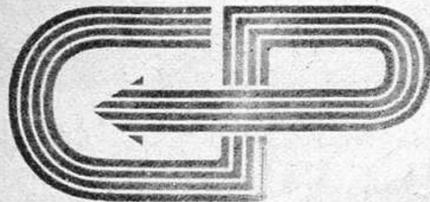
# Ha vinto anche senz'acqua!



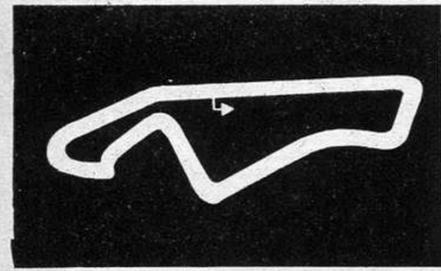
KYALAMI. Ritrovata (lo si è visto nelle prove) fiducia a correre sull'acqua, Niki Lauda proprio beffando l'acqua (che gli era fuoriuscita dal radiatore danneggiato da un pezzo del roll-bar della vettura di Pryce sul rettilineo dell'incidente) ha vinto di prepotenza, otto mesi dopo, un Gran Premio in pista. Eccolo mentre sta per doppiare la March di Lunger. Sotto la fiancata sinistra della Ferrari, lo spezzone incastratosi

esclusiva  
di LINI





# SUDAFRICA

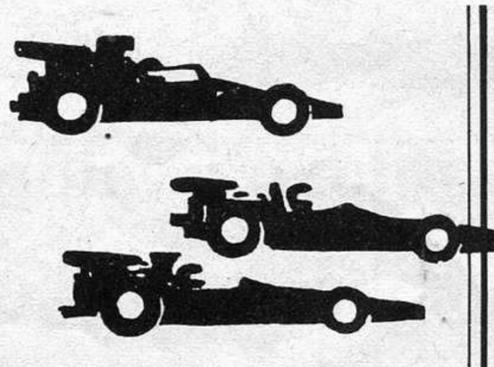


## Così (in 23) al VIA

<b>1. FILA</b>	<b>Carlos Pace</b> (Brab.-Alfa BT 45) 1'16"01	<b>James Hunt</b> (McLaren M 23) 1'15"96
<b>2. FILA</b>	<b>Patrick Depailler</b> (Tyrrell P 34-2) 1'16"33	<b>Niki Lauda</b> (Ferrari 312 T2) 1'16"29
<b>3. FILA</b>	<b>Mario Andretti</b> (Lotus JPS MK3) 1'16"38	<b>Jody Scheckter</b> (Wolf-WR 1) 1'16"35
<b>4. FILA</b>	<b>Carlos Reutemann</b> (Ferrari 312 T2) 1'16"54	<b>Ronnie Peterson</b> (Tyrrell P 34-2) 1'16"44
<b>5. FILA</b>	<b>Gunnar Nilsson</b> (Lotus JPS MK3) 1'16"65	<b>Emerson Fittipaldi</b> (Copersucar FD 04) 1'16"64
<b>6. FILA</b>	<b>Jacques Laffite</b> (Ligier JS 7) 1'16"74	<b>John Watson</b> (Brab.-Alfa BT 45) 1'16"72
<b>7. FILA</b>	<b>Vittorio Brambilla</b> (Surtees TS 19) 1'17"08	<b>Jochen Mass</b> (McLaren M 23) 1'16"99
<b>8. FILA</b>	<b>Clay Regazzoni</b> (Ensign 117) 1'17"21	<b>Tom Pryce</b> (Shadow DN 8) 1'17"11
<b>9. FILA</b>	<b>Hans J. Stuck</b> (March 761) 1'17"49	<b>Alex Ribeiro</b> (March 761) 1'17"44
<b>10. FILA</b>	<b>Renzo Zorzi</b> (Shadow DN 8) 1'18"42	<b>Hans Binder</b> (Surtees TS 19) 1'18"07
<b>11. FILA</b>	<b>Larry Perkins</b> (BRM P 201) 1'21"77	<b>Bob Boy Hayje</b> (March 761) 1'19"59
<b>12. FILA</b>		<b>Brett Lunger</b> (March 761) 1'24"35

**Sabato 5 marzo 1977**  
**terza prova mondiale F.1**

- **Organizzazione:** South African Motor Racing Club, PO Box 4961, Johannesburg, Sud Africa - Autodromo di Kyalami, di metri 4.104 - 78 giri pari a km 320,095
- **Partenza:** ore 13,30 locali
- **Condizioni climatiche:** PROVE: pioggia e freddo nella prima giornata, sereno nella seconda - GARA: tempo buono, semicoperto, temperature da 22° a 26°; pioggia violenta dopo la gara
- **Condizioni della pista:** discrete
- **Direttore di gara:** F.B.K. Tucker
- **Spettatori:** 50.000
- **Organizzazione:** 7
- **Sicurezza:** 7



**Così (in 15)  
al  
TRAGUARDO**

**1° LAUDA**  
(Ferrari 312 T2)  
a 187,63 kmh

PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Lauda	Ferrari 312 T2	78	1.42'21"6	—
2. Scheckter	Wolf WR-1	78	1.42'26"8	5"2
3. Depailler	Tyrrell P 34/2	78	1.42'27"3	5"7
4. Hunt	McLaren-Marlboro	78	1.42'31"1	9"5
5. Mass	McLaren-Marlboro	78	1.42'41"5	19"9
6. Watson	Brabham-Martini	78	1.42'41"8	20"2

**Classifica Mondiale Piloti**  
(dopo 3 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	GIAPP. 17-4	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	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	TOTALE GEN.
J. Scheckter	9	—	6								15								
Reutemann	4	9	—								13								
Lauda	—	4	9								13								
Hunt	—	6	3								9								
Pace	6	—	—								6								
Fittipaldi	3	3	—								6								
Depailler	—	—	4								4								
Andretti	2	—	—								2								
Nilsson	—	2	—								2								
Mass	—	—	2								2								
Regazzoni	1	—	—								1								
Zorzi	—	1	—								1								
Watson	—	—	1								1								

- 7. Brambilla (Surtees TS 19) a 23"6
- 8. Reutemann (Ferrari 312 T2) a 26"7
- 9. Regazzoni (Ensign 177) a 46"2
- 10. Fittipaldi (Copersucar FD 04) a 1'11"7
- 11. Binder (Surtees TS 19) a 1 giro
- 12. Nilsson (Lotus-JPS Mk.3) a 1 giro
- 13. Pace (Brabham-Martini) a 2 giri
- 14. Lunger (March 761) a 2 giri
- 15. Perkins (BRM P 201) a 5 giri

### i RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
Ribeiro	67. giro	motore
Stuck	56.	motore
Andretti	45.	rottura sterzo
Hayje	34.	motore
Pryce	23.	incidente
Laffite	23.	incidente
Zorzi	22.	motore
Peterson	6.	cambio

### PRIMATI IMBATTUTI

- **sul GIRO:**  
il 7. di John Watson, in 1'17"63, media 190,345 kmh
- **primato IMBATTUTO:**  
Dave Charlton (McLaren M 23) 1'17"05, media 191,740 kmh (giugno 1974, gara di campionato sudafricano)
- **sulla DISTANZA:**  
Niki Lauda, alla media di 187,630 kmh.
- **primato IMBATTUTO:**  
Jackie Stewart (Tyrrell 006), media 188,526 kmh (su 79 giri, 1973); lo scorso anno, Lauda aveva vinto a 187,730 kmh

### LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio USA-West, in programma a Long Beach (California) il 3 aprile prossimo

### L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	LAU	HUN	SCH	DEP	PAC	MAS	AND	REU	WAT	FIT
20	LAU	HUN	SCH	DEP	PAC	MAS	REU	AND	WAT	FIT
30	LAU	SCH	HUN	DEP	PAC	MAS	REU	WAT	AND	BRA
40	LAU	SCH	HUN	DEP	PAC	MAS	REU	AND	WAT	BRA
50	LAU	SCH	HUN	DEP	PAC	MAS	WAT	BRA	REU	FIT
60	LAU	SCH	HUN	DEP	MAS	WAT	BRA	REU	REG	FIT
70	LAU	SCH	DEP	HUN	MAS	WAT	BRA	REU	REG	FIT

La BRM è stata costretta a portare in Africa la vecchissima P 201 già guidata da Beltoise e per una corsa da Ashley. La nuova macchina non può cammiere perché si sono... dimenticati di co-quire abbastanza motori. Ne hanno soltanto due, uno dei quali si è rotto un po' di settimane fa a Snetterton. Perkins ha dovuto accontentarsi della potenza del vecchio motore, che nei giorni migliori aveva 420 cavalli!

● Visto a Kyalami, con notevole sorpresa, un simpatico personaggio degli anni passati. **ARTUR KESER**, per lungo tempo direttore delle relazioni pubbliche della Mercedes, venuto in Sud Africa per un periodo di vacanze, che adesso può godersi tranquillamente, essendo in pensione. C'è stato un rumoroso e commovente incontro con Denis Jenkinson, che fu compagno di Moss nella memorabile Mille Miglia del 1955 con la Mercedes.

## la PAGELLA AUTO SPRI NT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Lauda	<b>10</b>	Brabham BT 45 B, Lotus
Hunt, Brambilla, Depailler, Andretti, Watson, Scheckter	<b>9</b>	Ferrari, Wolf, Tyrrell
Mass, Pace, Reutemann, Perkins, Fittipaldi, Stuck	<b>8</b>	Brabham BT 45, Surtees
Regazzoni, Laffite, Nilsson, Pryce	<b>7</b>	Brabham, Ensign
Ribeiro, Zorzi, Binder	<b>6</b>	Copersucar, Shadow, Ligier, March
Lunger	<b>5</b>	March
Hayje	<b>4</b>	
	<b>3</b>	BRM
	<b>2</b>	
n.c. Peterson	<b>1</b>	

il più e il meno 

### SFORTUNATO

+ Pryce  
- Laffite

### COMBATTIVO

+ Brambilla  
- nessuno



### FORTUNATA

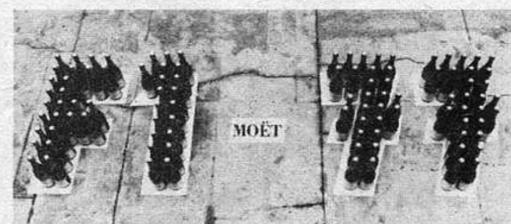
+ nessuna  
- Shadow

### EFFICACE

+ Ferrari  
- BRM

## Giri veloci in gara

Watson	1'17''63	7
Lauda	1'17''68	21
Hunt	1'17''85	4
Scheckter	1'17''86	21
Pace	1'17''88	12
Pryce	1'17''91	14
Depailler	1'17''98	5
Brambilla	1'18''00	11
Reutemann	1'18''00	7
Andretti	1'18''13	30
Fittipaldi	1'18''18	14
Mass	1'18''21	22
Nilsson	1'18''23	15
Laffite	1'18''31	15
Regazzoni	1'18''39	29
Stuck	1'18''45	11
Peterson	1'18''50	5
Ribeiro	1'18''65	16
Binder	1'19''33	16
Zorzi	1'19''72	20
Lunger	1'19''95	15
Hayje	1'21''21	4
Perkins	1'22''64	26



## HUNT 300 bottiglie

	Argentina	Brasile	Sud Africa	Totale
Hunt	p. 19	19	13	51
Pace	7	2	8	17
Watson	6	—	10	16
Reutemann	4	9	—	13
Lauda	3	—	10	13
Andretti	2	10	1	13
Mass	5	7	—	12
Depailler	5	3	3	11
Scheckter	—	—	5	5
Regazzoni	—	1	—	1

## TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempi 1976	Pilota	Vetture	Mercoledì		Giovedì	
			I	II	III	IV
1'16''10 (McLaren M23B)	Hunt	McLaren M23	—	1'34''94	1'16''23	1'15''96
1'17''26 (Brabham BT 45)	Pace	Brabham Alfa	1'40''48	1'33''27	1'16''97	1'16''01
1'16''20 (Ferrari 312 T)	Lauda	Ferrari 312 T2	1'37''36	1'32''38	1'16''27	1'16''29
1'16''77 (Tyrrell 007)	Depailler	Tyrrell P.34-2	—	1'16''33	1'16''45	1'16''33
1'17''18 (Tyrrell 007)	Scheckter	Wolf-WR 1	1'46''87	1'33''23	1'16''46	1'16''35
1'17''25 (Parnelli VPJ 5)	Andretti	Lotus JPS MK3	—	1'39''37	1'16''51	1'16''38
1'17''03 (March 761)	Peterson	Tyrrell P.34-2	1'39''68	—	1'16''88	1'16''44
1'17''09 (Brabham BT 45)	Reutemann	Ferrari 312 T2	—	1'34''09	1'17''15	1'16''54
1'18''40 (Copersucar FD 04)	Fittipaldi	Copersucar FD 04	—	1'34''51	1'19''03	1'16''64
1'22''70 (Lotus JPS 11)	Nilsson	Lotus JPS MK3	—	1'34''44	1'17''75	1'16''65
1'16''43 (Penske PC 3)	Watson	Brabham Alfa	—	1'35''79	1'16''70	1'16''71
1'16''88 (Ligier JS 5)	Laffite	Ligier JS 7	1'39''33	—	1'17''09	1'16''74
1'16''45 (McLaren M23 B)	Mass	McLaren M23	1'54''61	1'35''05	1'17''06	1'16''99
1'16''64 (March 761)	Brambilla	Surtees TS 19	1'34''48	1'33''91	1'17''51	1'17''08
1'16''84 (Shadow DN 5)	Pryce	Shadow DN 8	1'40''01	1'31''57	1'17''42	1'17''11
1'16''94 (Ferrari 312 T)	Regazzoni	Ensign 117	1'41''42	1'35''43	1'16''90	1'17''21
—	Ribeiro	March 761	—	1'37''05	1'17''65	1'17''44
1'17''44 (March 761)	Stuck	March 761	1'33''13	1'53''68	1'18''12	1'17''49
—	Binder	Surtees TS 19	1'43''76	1'35''51	1'17''70	1'18''07
—	Zorzi	Shadow DN 5	—	—	1'19''43	1'18''42
—	Hayje	March 761	—	—	1'19''15	1'19''59
—	Perkins	BRM P.207	—	1'59''40	1'25''57	1'21''77
1'18''36 (Surtees TS 19)	Lunger	March 761	1'52''43	1'38''94	1'19''63	1'24''35

● In nero i tempi validi per lo schieramento di partenza; i tempi della terza sessione non valgono per lo schieramento.

## Riuscirà a fare 100 COSWORTH?

● E' cominciato il conto alla rovescia per festeggiare la centesima vittoria in un Gran Premio del motore **COSWORTH** otto cilindri. Il primo successo è del 1967, al Gran Premio d'Olanda (Jim Clark). Con la vittoria di Scheckter in Argentina si è arrivati a quota 97. Adesso c'è già chi ha scritto che nel 1977 avverrà di certo la centesima. Però ora al motore Ferrari si è aggiunto quello Alfa Romeo, a rendere difficile il traguardo. E quello Matra è sulla buona strada, avendo risolto in Sud Africa buona parte dei problemi rivelatisi in Sud America. Non sarà tanto facile, anche se possibile.

● Dal G.P. del Sud Africa tutte le quattro sessioni di **PROVA** dovevano essere di nuovo valide per le qualificazioni, come accadeva fino a qualche anno fa. Invece, ancora una volta, abbiamo avuto la prima sessione della seconda giornata considerata non valida. Il perché è incredibile: gli organizzatori non hanno voluto accettare la validità di tutte le sessioni perché... sul programma ufficiale già stampato figurava come « untimed » la prima della seconda giornata. Hanno detto che si trattava di rispetto per il pubblico. Cosa cambiava, non lo abbiamo capito. Le macchine giravano, i cronometristi erano sul posto e prendevano i tempi. Vai a capire certi ragionamenti!

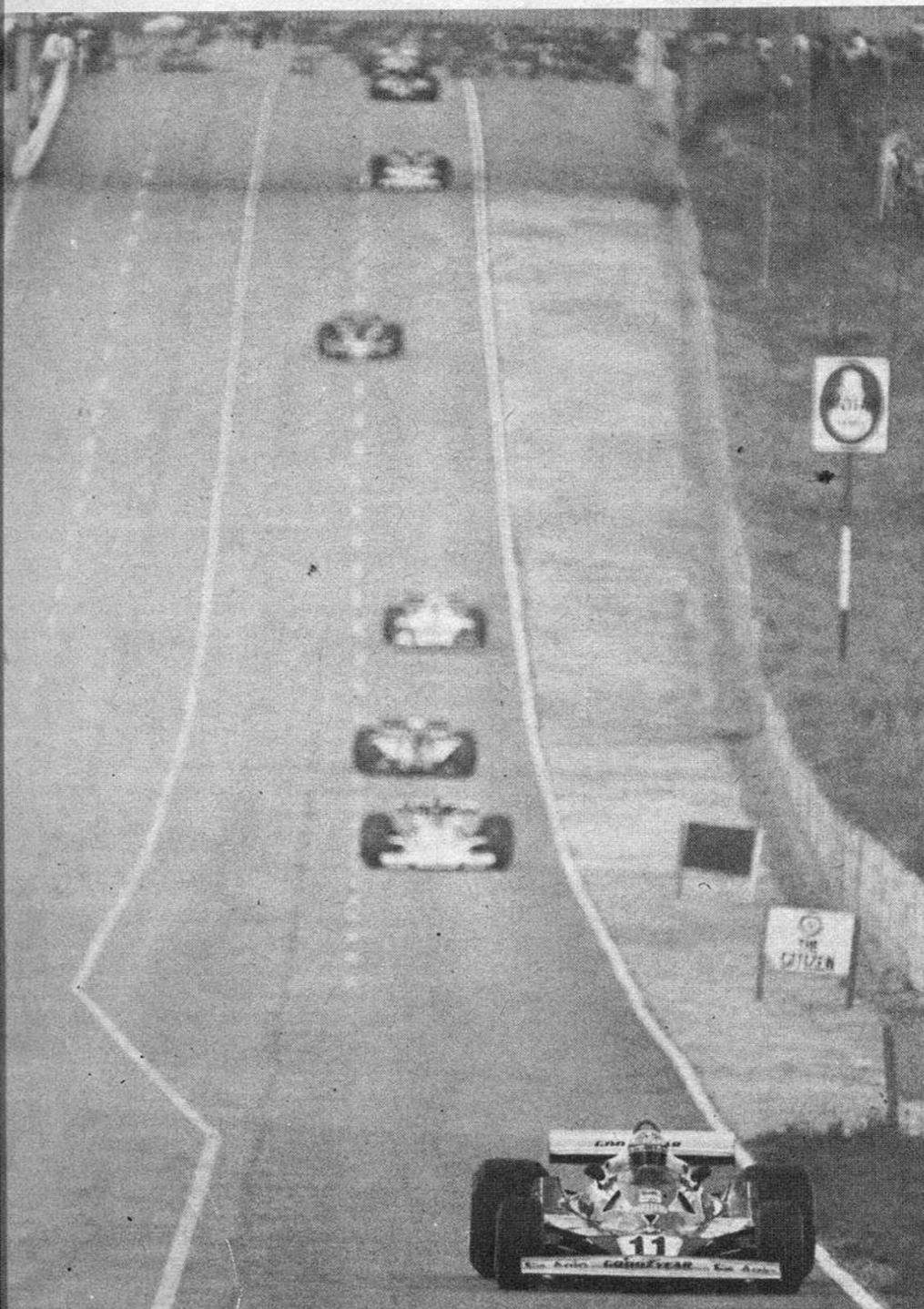
● Questo Gran Premio ha avuto una partecipazione straordinaria di ex vincitori. Erano infatti in quattro, alla partenza della corsa, ad aver già vinto qui: **Andretti, Reutemann, Scheckter e Lauda**. Adesso Lauda conta due vittorie, a Kyalami, come Stewart.

● Tra le piacevoli organizzative di **KYALAMI** vi sono due problemi che paiono insolubili. Uno è quello del deflusso dei veicoli a fine gara, incredibilmente caotico e che assume aspetti paurosi in caso di pioggia, come è stato quest'anno. Mezz'ora dopo la fine del Gran Premio, infatti, si è abbattuto sulla zona un temporale fortissimo, durato un paio d'ore. E le migliaia di automobili, dai vari parcheggi, si sono trovate incastrate nel caos, per mancanza di un piano di evacuazione che peraltro sarebbe abbastanza agevole da predisporre. L'altro problema, che interessa specificamente i giornalisti, è quello delle comunicazioni. A furia di insistere adesso i mezzi di comunicazione esistono, telefoni e telex. Solo che quest'anno, ancora una volta, la direzione delle Poste di Johannesburg ne ha fatta una delle sue, portando le apparecchiature a cose quasi fatte. Si erano semplicemente sbagliati di data, leggendo le lettere di richiesta dell'anno scorso anziché quella di quest'anno.

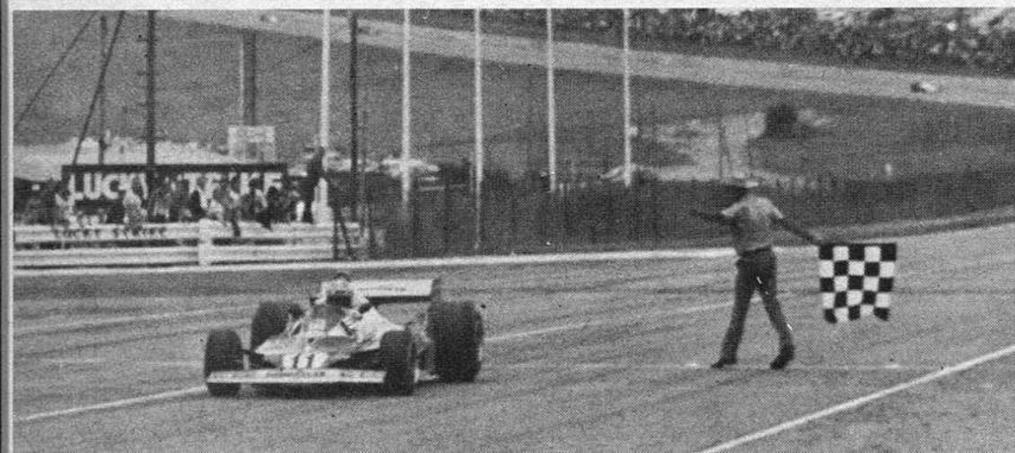
● Nel Gran Premio di Spagna si vedranno le **LOTUS** « vestite » con una nuova linea, che è attualmente allo studio e che è già stata sperimentata in modello al tunnel. Pare sia eccellente, tanto è vero che Colin Chapman ha speso una piccola fortuna in telefonate quotidiane tra Kyalami e l'Inghilterra, per tenersi al corrente dei progressi del progetto.

● **MAURICE PHILIPPE**, « padre » della Lotus 72 e poi della Parnelli, ha cessato di essere consulente della Copersucar, alla quale aveva dato una mano nel finale del 1976. E' stato sostituito da David Luff, che pare abbia portato un notevole contributo al miglioramento della macchina di Fittipaldi, che nelle ultime tre corse è andata benino. La nuova Copersucar arriva tra poco. Pare che solleverà molte polemiche, perché alla Ensign affermano che è una copia della loro macchina (il disegnatore è lo stesso e non è anormale che abbia utilizzato gli stessi concetti).

Niki Lauda ha vinto, è sul podio con la corona d'alloro attorno al collo e vuota il tradizionale champagne in testa a quelli di sotto. Ma non è felice, né potrebbe gustarsi del tutto la sua soddisfazione a causa della tragedia che ha colpito Tom Pryce



Siamo al decimo giro di gara: Lauda ha già passato Hunt e lo ha staccato di forza. Fra non molto, anche Scheckter «salterà» il campione del mondo. Gli altri sono Depailler, Pace, Mass e Watson. Sotto, finalmente per Lauda arriva la bandiera a scacchi: il motore della Ferrari è ormai andato...



Le giornate di Kyalami hanno fatto dimenticare l'assurdo harakiri del FUJI e proposto persino un uomo diverso

# SuperNIK

DALL'INVIATO

KYALAMI - Difficile scegliere da dove cominciare, nella esaltazione di Niki Lauda, splendido protagonista del Gran Premio del Sud Africa, che ha vinto per la seconda volta pressoché nelle stesse rocambolesche condizioni, ma che soprattutto si è restituito totalmente alla Ferrari ed all'automobilismo sportivo.

Difficile perché le sfaccettature delle giornate di Kyalami (che cancellano le irritazioni della Spagna e di Brands Hatch 1976, lo sgomento del Nurburgring, la commozione di Monza e la grande delusione del Fuji) sono tante. Dico le giornate di Kyalami, e non la giornata, perché la rivelazione del Lauda è cominciata prima della corsa, è cominciata dalla caparbia preparazione preliminare, secondo il suo stile, è continuata nelle riflessioni della vigilia e si è espressa completamente quando le prime prove hanno offerto — anche se sgradite — le condizioni migliori per la verifica delle ritrovate qualità del pilota.

## Pioggia benefica

E' stata sotto la pioggia di mercoledì 2 marzo che Niki Lauda ha convinto tutti, perché era stata la pioggia del Fuji ad umiliarlo con la abdicazione assurda, ed a deludere gli altri. Proprio la pioggia insistente e noiosa di Kyalami ha dato il suggello finale alla nuova fisionomia che Lauda aveva mostrata negli ultimi tempi, che lo riportava alla tranquilla sicurezza che gli era abituale, rallegrata da espressioni umane di una cordialità che non gli si conosceva. Vederlo correre con gli schizzi d'acqua, indicare prestazioni di livello altissimo, è stato sorprendente e confortante, per tutti; naturalmente con quelli della Ferrari in primo piano. E con sua moglie lieta anch'essa, felice ed esuberante nell'esternare le sue gioie, quasi a voler inconsciamente dire che non era da lei che erano venute, come si poteva supporre, le esortazioni alla prudenza che avevano provocato in Enzo Ferrari dei dubbi sulla ulteriore disponibilità di Lauda al «volontariato del rischio».

La crisi di Lauda c'è stata, è chiaro, e nemmeno lui può smentirla. E' durata molto, dal brutto giorno di ottobre in Giappone; è continuata con le incertezze dell'Argentina, con l'abulia del Brasile (dovuta alla irritazione di una condizione di inferiorità tecnica che forse riteneva ingiusta). Così come riteniamo di essere stati obbiettivi ed onesti nella puntualizzazione di quel che avevamo visto in quelle occasioni, così ora crediamo di essere obbiettivi ed

onesti affermando che questo Lauda vincitore in Sud Africa è uguale, e forse meglio, di quello dei momenti più felici, che erano un poco offuscati dai suoi atteggiamenti un poco scostanti, ora scomparsi per lasciar posto ad una umanità molto più gradevole.

Dopo la controprova della pioggia è venuta quella della corsa. Lauda non aveva la macchina migliore, poiché le Ferrari rimangono imperfette, sia pure per poche cose; ma l'ha resa migliore con la sua guida. Ed ha imposto il suo ritmo, che era legge. Poi c'è stata, nella corsa che era bella perché aveva tanti protagonisti, la parentesi della tragedia, che ha coinvolto anche lui, Lauda. Un pezzo di metallo, che testimoni ci assicurano essere frammenti del roll-bar della Shadow di Pryce, si è infisso sulla fiancata sinistra della Ferrari e vi è rimasto a lungo. Ha fatto danni ad uno dei condotti acqua e la Ferrari ha cominciato a perdere acqua, fino a vuotare i circuiti. Lui ha rallentato, temendo che il guaio potesse diventare anche pericoloso, poi s'è accorto che poteva continuare, e di nuovo è stato distacco per gli avversari, che a loro volta avevano le loro preoccupazioni, di altro genere.

Quelle che Lauda non aveva, perché nel gran lavoro compiuto i giorni prima aveva saputo trovare il compromesso migliore tra le prestazioni ed il rispetto delle gomme. Ha continuato col motore che era diventato (è già accaduto ad una Ferrari) «raffreddato ad olio». Era accaduto ad Andretti e Giunti, a Sebring, di vincere la 12 Ore con la 312 P che poteva contare soltanto sul circuito di lubrificazione per mantenere il motore in vita, nel 1970. Stavolta è capitato a Lauda, ed è andata ancora bene. Il che comporta il dovere di un omaggio alla qualità tecnica della gente di Maranello, che sa fare motori di questa razza.

## Arrivo senz'olio

Lauda ha continuato a girare e girare, aspettando la fine non col timore degli avversari, ma con quello di un cedimento che sarebbe stata ingiustizia grande. Cedimento che è avvenuto, ma di cui pochissimi si sono accorti, perché il rumore secco di una brutta rottura lo ha potuto avvertire soltanto chi era (e noi c'eravamo) qualche centinaio di metri prima del traguardo, che la Ferrari ha passato silenziosissima. C'è stata la versione ufficiale del «calo della pressione dell'olio», che in fondo non è bugiarda, perché di pressione olio non poteva più essercene, l'olio essendo finito del tutto.

Dire adesso (anche da parte della Ferrari) della rottura, non è disdicevole, poiché non è in causa nessun uomo della fabbrica. Stavolta Ferrari potrebbe annunciare pubblicamente la rottura; con orgoglio, non con vergogna.

E' la seconda volta che Lauda vince a Kyalami, e per la seconda volta in condizioni di dramma latente. L'anno scorso fu una gomma, a fargli perdere progressivamente il capitale di secondi che aveva accumulato; e lo sgonfiamento totale del pneumatico avvenne nel giro d'onore. Stavolta è stato il pezzetto di metallo infilatosi malignamente nel fianco della Ferrari, a far pericolare una vittoria che lui aveva costruita e meritata. Sarebbe stata ingiustizia. Auguriamogli che di simili «disavventure» ne capitino ancora.

Apparentemente la superiorità della Ferrari di Lauda su quella di Reutemann potrebbe far supporre una inferiorità dell'argentino, non

la parte del circuito dove è impossibile passare.

Diciamo dunque che, pur se meno felice, anche la prestazione di Reutemann è stata buona, e che egli è stato privato di qualche punto per la classifica mondiale dal tamponamento subito ad opera di Andretti, che vedete documentato dalle nostre foto.

## HUNT con dignità

Gli avversari di Lauda sono stati parecchi. Hunt veemente nell'avvio, ma che deve aver ricordato la disavventura brasiliana ed ha subito molato quando si è reso conto che resistere sarebbe stato troppo pregiudizievole. Ha quindi potuto finire la corsa, dignitosamente e per lui personalmente con soddisfazione, perché davvero la sua macchina era inferiore. Scheckter pressoché per-

molto buona. La carenza di potenza si è fatta sentire, qui sopra, per quelli che nelle qualità personali ed in quelle delle macchine potevano trovare maniera di emergere.

Come è stato il caso di Regazzoni, ed anche di Brambilla. Il quale però merita che si parli tanto di lui, visto che insieme con Lauda è stato l'uomo della gara. Brambilla è partito in basso, con tutto quel che ciò comporta, e pian piano, anzi forte-forte, è risalito in alto. Tanto da superare Watson e da porsi in attacco a Mass, che era raggiungibile. Una sbandata su terriccio lasciato da altri gli ha danneggiato la carenatura anteriore, ed è evidente che ne ha avuto un grave pregiudizio per la diminuita possibilità di velocità. Così alla fine Brambilla non è «nei punti», mentre un paio poteva conquistarli.

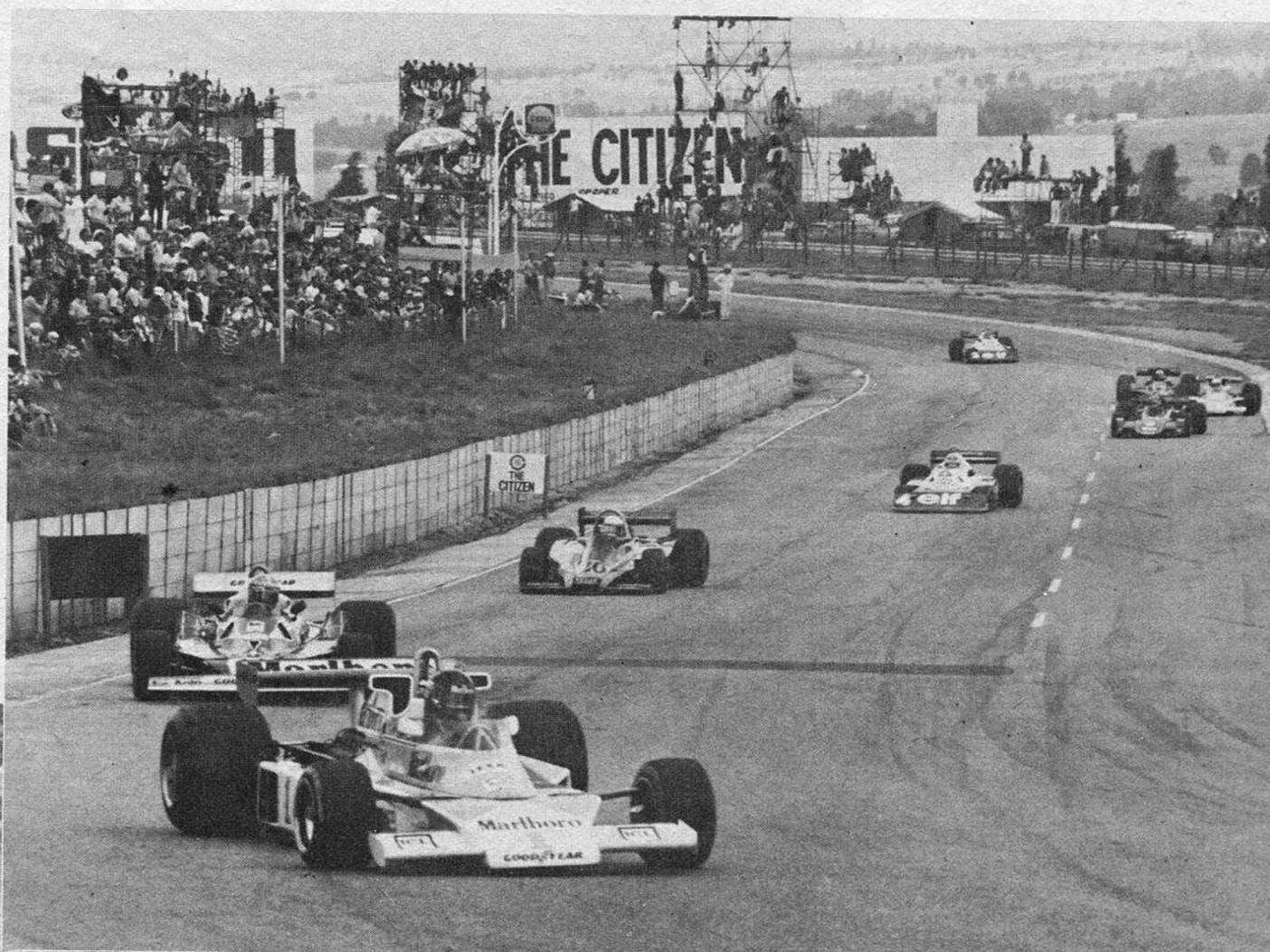
C'è stato Pace, nelle prime posizioni, ma egli non ha saputo scegliere le regolazioni che convenivano alla macchina, che era la miglio-

graduatoria che potrà completare il quadro.

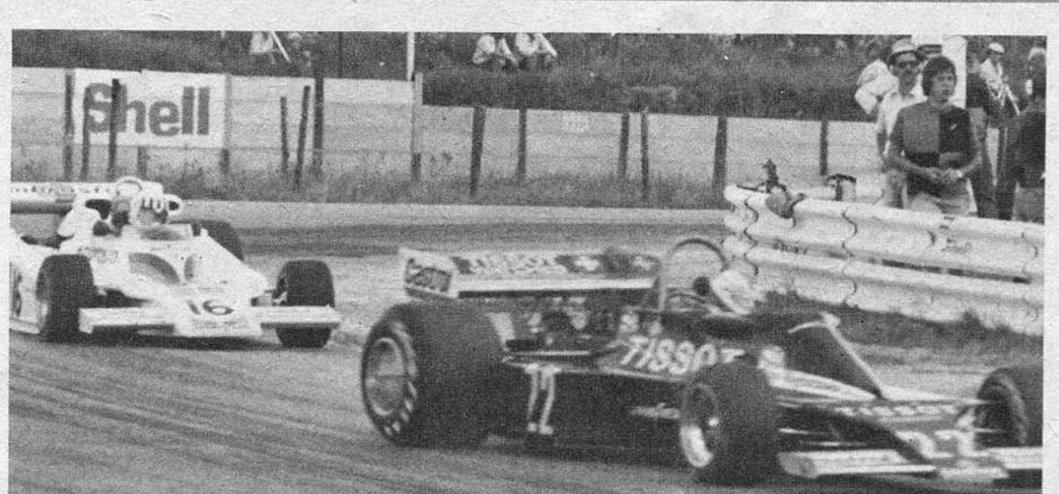
Quel che abbiamo rilevato è riassunto nella pagella. Senza tener conto dei motori, le macchine migliori per tenuta di strada e per efficacia aerodinamica sono state senza dubbio la Brabham rinnovata e la Lotus di Andretti (meno quella di Nilsson che probabilmente non ha ancora assimilato la esperienza necessaria alla messa a punto). Poi c'è la Surtees e la Tyrrell.

## Duello rinviato

Quindi la Ferrari e poi la McLaren. E' peccato che la Brabham BT 45 B abbia conosciuto le traversie delle gomme, perché con differente messa a punto (quella di Watson?) ci avrebbe regalato davvero il gran duello Ferrari-Alfa che stiamo



Sopra, finalmente soddisfatti i tifosi della Ferrari, e di Lauda in particolare. A destra, terzo giro con Hunt ancora davanti a Lauda, Scheckter, Depailler, Pace, Mass, Andretti e Peterson.



capace delle stesse prestazioni dell'austriaco. Noi diciamo, invece, che Lauda ha avuto il vantaggio della settimana di preparazione sul posto, che non ha potuto essere colmata da Reutemann alla vigilia della corsa, per le condizioni infelici delle prove, tra l'altro accorciate dalla terza inutile sessione non qualificante. Reutemann ha avuto anche poca fortuna nel momento in cui poteva segnare un tempo notevole, dopo aver fruito della scia della McLaren di Mass negli ultimi minuti delle prove, poca fortuna per via della March dell'olandese Hayje, che Reutemann si è trovata davanti nel-

fetto, che ha saputo sfruttare al massimo la accurata preparazione specifica compiuta con largo anticipo, e la conoscenza del circuito, cui si sono aggiunte le qualità velocistiche della Wolf, macchina che è migliorata dopo il Sud America, anche se non è ancora eccellente.

Poi Depailler, che ha guidato secondo il suo livello abituale, vale a dire perfettamente. Il francese, ingiustamente non valutato per quello che è in realtà, ha tratto dalla Tyrrell tutto il possibile, avendo come molti altri un motore non eccelso. Come non lo aveva Mario Andretti, la cui macchina è peraltro molto,

re delle due Brabham, per via dell'alleggerimento, del nuovo cambio fatto dall'Alfa Romeo e della nuova sospensione. Rimarrà sempre senza risposta l'interrogativo sul cosa avrebbe potuto fare Watson, con questa macchina con la quale in prova era andato fortissimo. Watson dal canto suo si è aggrappato ai migliori, resistendo fin che ha potuto, ma era in inferiorità; però in futuro avrà anche lui la macchina aggiornata, ed allora si vedrà che le sue qualità son da vittoria.

I discorsi sui piloti non possono che essere completati da quelli sulle macchine. Ed eccoci a stilare una

aspettando e che diventerà scontro al vertice tra poco.

Il motore Alfa è davvero forte, ed ora è assecondato da un cambio, pure Alfa, che si adatta perfettamente. Su questo circuito avrebbe potuto esprimersi al meglio, vista l'importanza della lunga linea retta che premia la potenza. Forse sarà un poco meno sfruttabile sui circuiti tortuosi, ma il cambio a sei velocità diminuirà molto lo svantaggio della utilizzazione, nei confronti del

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 24

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

Ferrari. La macchina veloce e stabile contribuirà al resto.

La Lotus è penalizzata dal motore Cosworth non abbastanza potente. La Lotus ha chiesto a Nicholson di preparare i suoi motori come prepara quelli della McLaren, ma ne ha potuto ottenere soltanto uno, prima che dalla McLaren partisse una reazione con proibizione. Adesso la Lotus sta cercando un altro preparatore che sia in grado di fornire la diecina di cavalli in più (e pare lo abbia trovato: John Dunn) e se otterrà il risultato sperato vedremo presto Andretti molto avanti. Tene- te comunque conto delle caratteristiche delle prossime quattro gare, che non sono di potenza pura, e vedrete che si avranno eccellenti risultati dalle Lotus e dalla Surtees di Brambilla, ora molto a punto come macchina.

### Tramonto della M.23

La McLaren del campione del mondo Hunt, invece, è decisamente sul viale del tramonto. Ha quattro anni, la M 23, ed è ammirevole quello che riesce ancora a fare. La preparazione della 26 è stata ritardata ancora dal botto che ha fatto Hunt a Kyalami, e quindi non sarà tanto rapida. Comunque Hunt è sempre in forma ed aggressivo, compensando un poco la inferiorità del mezzo.

Abbiamo visto in progresso la Copersucar, sia pure di poco, ed abbiamo visto che la Ensign ha una macchina nuova. Abbiamo anche visto, con piacere, che la Ligier comincia ad andare benino, e presto andrà bene. Invece dobbiamo dire che restano poco liete le prospettive per la March, che non presenta sintomi di miglioramento. Quanto alla BRM è stato patetico vedere di nuovo in pista la vecchissima 201, ormai macchina da antiquariato. Con differenze di velocità massima enormi.

In questa gara vi sono state le ormai abituali carenze di cronometraggio. Esse hanno penalizzato Watson, costretto a partire molto più indietro di quello che gli spettava; gli hanno « rubato » mezzo secondo, e se considerate il fatto che in un secondo vi erano dodici macchine, vedrete che è molto.

### Un pilota per la Shadow

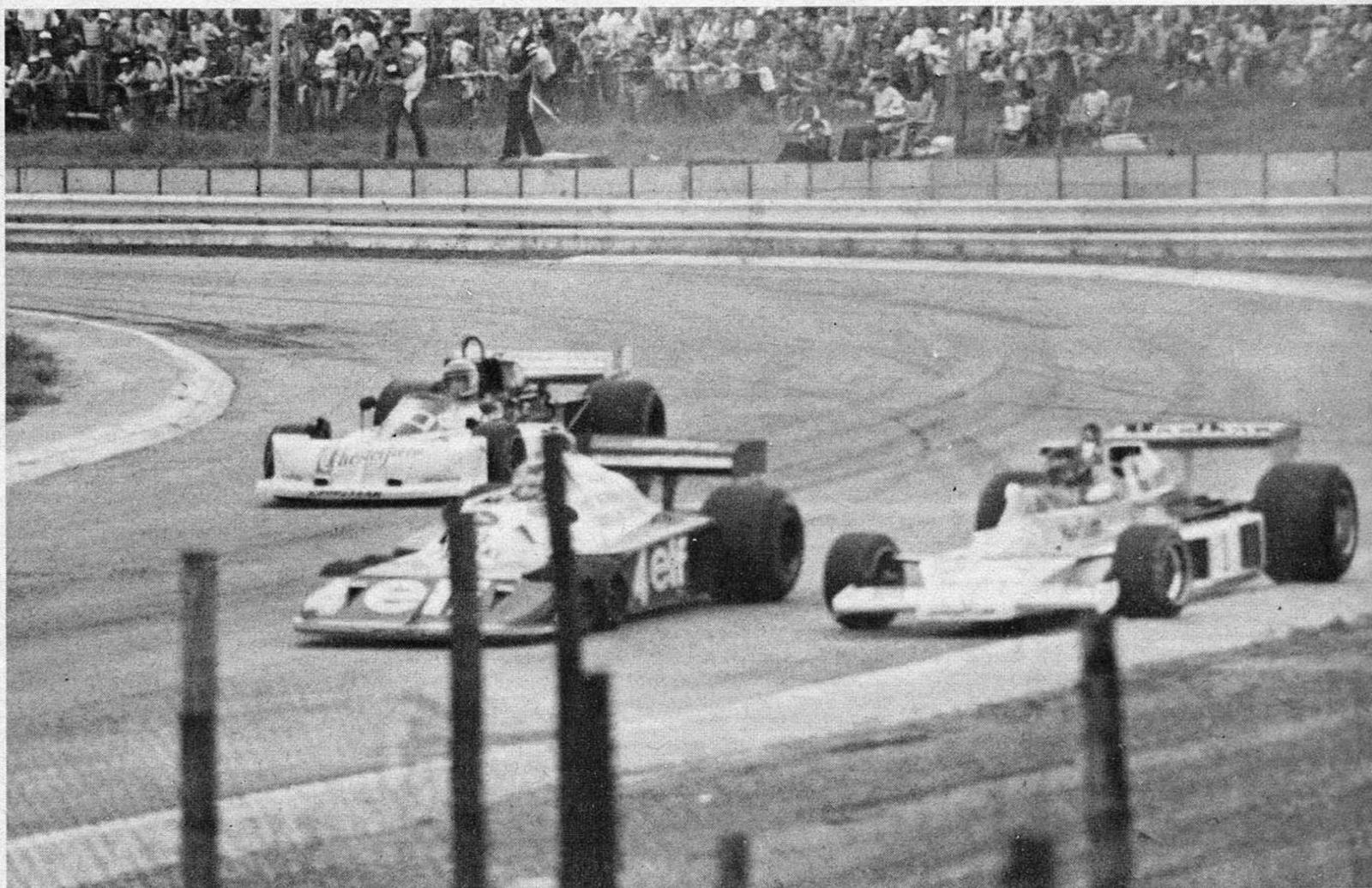
C'è stata la tragedia di Pryce, a rattristarci. Nelle corse può accadere, ed accade, che vi siano avvenimenti tristi come questi. Ci ribelliamo, però, al modo in cui si è prodotta la sconvolgente fine del tanto bravo e tanto promettente gallese, il quale aveva soltanto bisogno di una buona macchina per emergere. Ora si creano problemi difficili, per la Shadow. Occorrerà trovare un altro pilota, da affiancare a Zorzi che continua a fare il suo necessario tirocinio, e dal quale non dobbiamo aspettarci, per un poco, risultati eccezionali. Di piloti di valore adeguato non ve ne sono molti, in giro. Potrebbe essere, forse, una occasione di ritorno per Ickx, che è sempre pilota di rilievo.

Dopo questo Gran Premio la situazione del campionato mondiale presenta un nuovo assetto. In testa è tornato Scheckter, e stavolta avendo conquistato meritatamente i sei punti. Lauda si è affiancato a Reutemann al secondo posto. La posizione dei due ferraristi è favorevole ad un pronostico ottimista per la squadra italiana. E' quel che ci auguriamo avvenga.

f. l.



Lauda se n'è già andato, ed Hunt sta resistendo come può alla pressione di Scheckter, che poi lo passerà. Sotto, sul finire della gara è stata la volta di Depailler a superare la McLaren n. 1, in una manovra alla quale Hunt si è opposto disperatamente ma invano, per di più complicata dalla presenza di Lunger, doppiato. La curva è quella che chiude il rettilineo



DALLE RUOTE A VUOTO DI PACE ALL'ARRIVO SILENZIOSO DI NIKI

## Scintille tra HUNT JODY e C.

SPECIALE AUTOSPRINT

KYALAMI - Durante la sessione di prove di riscaldamento di venti minuti, diverse ore prima dalla partenza della corsa, non si sono avuti problemi. La Ligier provava più robusta controventatura del roll-bar sperando che avrebbe ridotto le vibrazioni, che forse erano responsabili per le noie con le candele e le valvole, che la Ligier ha accusate in quest'anno. La Brabham di Pace era stata smontata e il sistema dei freni era stato rinnovato, così come si era fatta una piccola modifica al semiasse, nel tentativo di evitare il disinnesto del freno posteriore, che, come si credeva, era la causa delle noie con i freni accusate prima.

Malgrado la presenza di minacciose nuvole nere, che impedivano al caldo sole sudafricano di spuntare fuori, con intervalli regolari, la pioggia non è caduta se non dopo la corsa.

Le macchine si sono schierate e la luce verde si è accesa in tempo. Hunt ha fatto una partenza migliore del solito, mentre Pace sul lato esterno sinistro, è rimasto indietro, perché le ruote giravano troppo a vuoto. Quando il lotto appariva sulla cima del lungo rettilineo principale dopo la partenza, era la rossa e bianca McLaren a trovarsi saldamente al comando, davanti a Lauda e Scheckter.

Per un attimo sembrava come se Lauda passasse la McLaren all'ingresso della prima curva, ma egli è rimasto indietro ed è entrato comunque davanti a Scheckter, e die-

tro a quest'ultimo il resto del lotto delle prime macchine, guidate da Fittipaldi e Reutemann. Alla fine del gruppo, dopo una brutta partenza, si trovavano Pryce e Brambilla, la frizione della macchina dell'italiano aveva slittato alla partenza, ma poi per fortuna si è aggiustata.

Quando la corsa si è assestata, Hunt e Lauda si sono distaccati un po' da Scheckter e Depailler, mentre Pace cominciava già ad avvertire i primi segni di sottosterzo, perdendo lentamente terreno, ma non abbastanza per lasciare passare Mass, Andretti, Peterson e Reutemann, sebbene tutti loro stessero « puntando » con insistenza. Fittipaldi era caduto indietro e precedeva ora Watson, Stuck, Laffite e Nilsson, che costituivano quel gruppetto di vetture.

Però l'attenzione della folla era concentrata sulle prime due macchine, Lauda si trovava nella scia della McLaren, ed era certo che fosse soltanto una questione di tempo prima che la Ferrari passasse in testa.

Questo si è verificato al settimo giro, quando la Ferrari si scostava dalla scia di Hunt e si trovava davanti quando entravano in zona di staccata per la stretta curva di Crowthorne, alla fine del rettilineo. La manovra ha trovato il suo culmine negli applausi della folla, che sembrava più compiaciuta che se fosse stato Scheckter ad aver appena preso la testa.

Non c'era dubbio, tutti volevano vedere vincere Lauda. Quando uno sta all'apice, desiderano vederlo cadere, ma quando effettivamente cade (e nel modo cui è capitato a Lauda) e poi lotta per tornare, è questo a vincere i loro cuori, specialmente quando l'uomo che supera è l'uomo che si trova al vertice.

## James cede per non uscire

Al successivo passaggio la Ferrari correva giù per il rettilineo in modo da staccarsi da Hunt e al decimo giro stava già allontanandosi da lui, perché la McLaren perdeva gradualmente terreno, facendosi avvicinare dalla Wolf. Hunt ha detto più tardi che la pressione iniziale di Lauda con serbatoi pieni gli aveva causato dei leggeri problemi con la spalla interna della gomma anteriore sinistra. « Mi diventava sempre più difficile voltare », ha detto Hunt.

Scheckter ha infine fatto la sua manovra al 18. giro, all'ingresso della prima curva, proprio come aveva fatto Lauda. La Wolf usciva dalla scia della McLaren, lanciandosi all'interno nella stretta curva verso destra, però Hunt era determinato a conservare la sua posizione. Per l'intera curva si sono trovati fianco a fianco, sbuffi di fumo azzurro di gomma venivano fuori da sotto le ruote posteriori, quando si toccavano diverse volte in curva; infine Hunt ha dovuto cedere il passo all'uscita della curva se non voleva andare a finire fuori pista. Hunt ha dopo commentato: « Tutto va bene quando si sta ruota a ruota, è quando ti capita di infilare una ruota dentro quelle dell'avversario che diventa un po' preoccupante... ».

E' stata veramente una corsa combattuta. Più indietro nel lotto si svolgeva una lotta emozionante. Brambilla faceva sì che tutti si sentivano mancare il fiato man mano che si lanciava costantemente all'interno, sorpassando vetture nella curva Crowthorne, perché la maggior parte dei piloti non aveva i nervi di « discutere con lui » come aveva fatto Hunt con Scheckter. Al 20. giro si trovava già all'undicesimo posto, dopo essersi trovato a navigare nelle ultime posizioni all'inizio della corsa, continuando a infastidire Fittipaldi per il decimo posto, anche perché la Copersucar stava perdendo i freni.

La situazione al comando era stabile per un po' di tempo, Lauda conservava circa 5 secondi di vantaggio su Scheckter, il quale non faceva tentativi notevoli per ridurre la distanza, mentre dietro Hunt stava lentamente perdendo terreno e ora Depailler stava cercando un modo di passarlo per prendersi la terza posizione. Ora c'era un distacco assai grande per il secondo gruppo, che era sempre guidato da Pace, ma mancava la Tyrrell di Peterson, che si era fermata dopo solo cinque giri senza pressione dell'olio dovuto probabilmente ad un difettoso dosatore e con il cambio rotto.

## Nonostante Jody applausi per Niki

Il ritiro di Peterson ha contribuito poco ad allentare la pressione su Pace, perché doveva resistere ad ogni giro agli attacchi decisi di Mass, Reutemann, Andretti e Watson. Seguivano Fittipaldi e Brambilla, mentre Stuck era inseguito da vicino da Laffite e Pryce, il quale dopo una cattiva partenza aveva seguito Brambilla, rimontando.

Era il 20. giro quando è cominciata la sequenza di avvenimenti che dovevano terminare in un disastro e che descriviamo a parte.

Da quel momento la corsa ha perso il suo sapore, ma è continuata fino alla fine, una fine che non poteva arrivare abbastanza in fretta per Niki Lauda e questo sotto diversi aspetti.

La sua Ferrari aveva investito parte dei rottami della vettura di Pryce, il rollbar, che aveva danneggiato l'impianto dell'acqua. Il motore cominciava a surriscaldarsi, man mano che perdeva acqua, e con 25 giri ancora da disputare, Niki avvertiva dei segni d'allarme perché la pressione dell'olio stava cadendo. Aveva rallentato al momento dell'incidente, il che ha permesso a Scheckter di avvicinarsi, ma ben presto Lauda si è di nuovo distaccato ad una distanza che ha mantenuto fino alla fine; soltanto, nessuno sapeva quanto vicino Lauda era al punto di non poter terminare la gara, finché non si è abbassata la bandiera a scacchi.

Dopo una cerimonia molto poco allegra, l'austriaco ha detto che la sua vettura era completamente finita. Bastava uno sguardo per vedere che dei 12 litri di acqua ne erano rimasti soltanto 4, e quasi certamente dopo un altro giro o due il motore avrebbe ceduto. Sebbene fosse Scheckter il secondo a passare il traguardo, c'era per Lauda un'accoglienza da parte del pubblico quasi del tipo di Monza, man mano che i tifosi invadevano la pista, circondandolo, mentre si stava facendo strada dalla sua vettura parcheggiato poco oltre il traguardo.

## Scheckter secondo con « Depa » sulla coda

Era Patrick Depailler ad arrivare in terza posizione, solo a mezzo secondo dal suo ex-compagno di squadra, quasi con tre secondi di vantaggio su Hunt, che aveva lottato per resistergli per quasi metà della corsa, perdendo infine la battaglia a 11 giri dalla fine.

Depailler ha fatto ripetuti tentativi di passare la McLaren, passando nella sua scia, ma al tentativo di sorpasso la vettura di Hunt attraversava la pista, stringendo Depailler, costringendolo quasi contro il guard-rail. In quel momento le due macchine si trovavano già in zona di staccata, ma per fortuna questa manovra non ha avuto lo stesso tragico

Jeff Hutchinson

CONTINUA A PAGINA 26



Il via del Gran Premio del Sud Africa. Hunt è partito bene, Pace al suo fianco meno bene, e dalla seconda fila Lauda e Scheckter ne approfittano



Ancora Hunt abbondantemente davanti agli altri, con Lauda al centro fra Scheckter e Pace, tutti e tre su una stessa fila. Seguono le due Tyrrell



Scheckter, all'interno, sta uscendo un po' meglio di Lauda dalla mischia, almeno così sembra per ora. Depailler si sta portando a ridosso di Pace



Hunt è fuori campo, Scheckter ci sta andando con Lauda, c'è poi Pace, Depailler e Peterson. Sotto, arriva Reutemann davanti a Laffite e Watson



CONTINUAZIONE DA PAG. 25

risultato di quella avvenuta prima nello stesso punto, anche se per un certo momento sembrava come dovesse andare a finire così.

La Tyrrell si è diretta verso l'interno della curva e Depailler ha fatto la curva mezzo di sbieco e completamente fuori dalla traiettoria, mentre Hunt, all'esterno, era pure costretto fuori traiettoria, non potendo così impedire al francese di uscire dalla curva davanti a lui.

Era stata una manovra pericolosa, che avrebbe potuto finire come l'anno scorso a Long Beach tra lo stesso Depailler e Hunt. Chi avrebbe avuto torto? E' difficile stabilire da dove comincia la colpa in situazioni del genere, sebbene una cosa è certa, se fosse stato Renzo Zorzi a fare una cosa del genere a Hunt o Depailler, egli si sarebbe sentito dire accuse da tutte le parti.

## Jochen Mass al limite-benzina

La stessa situazione non si è verificata per il pilota in quinta posizione, perché si trattava del proprio compagno di squadra Jochen Mass, che aveva tenuto in corsa la sua vettura che accusava sottosterzo, malgrado avesse attaccato continuamente e fosse rimasto quasi senza benzina all'ultimo giro, arrivando infine a dieci secondi da Hunt e solo di qualche lunghezza davanti a John Watson con la Brabham, la quale accusava anche lei noie di sottosterzo.

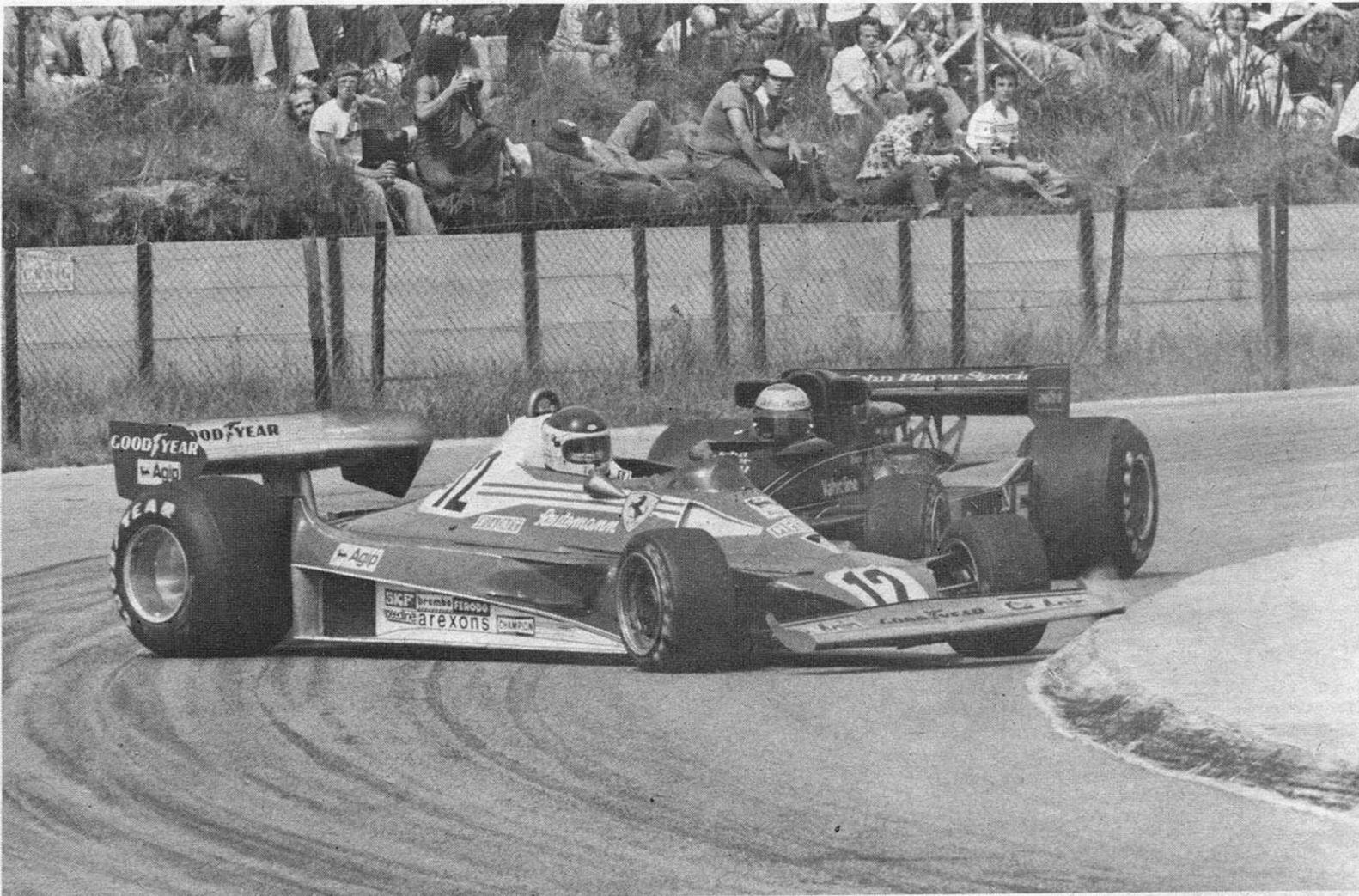
Il suo compagno di squadra Pace aveva infine rinunciato al quinto posto, quando era costretto a fermarsi per cambiare le gomme anteriori, per noie molto più accentuate di sottosterzo. Si è poi fermato un'altra volta, ma quella volta perché «la parte posteriore mi dava una strana sensazione, a causa delle vibrazioni», che forse non hanno proprio contribuito a migliorare il sottosterzo. E' arrivato al dodicesimo posto molto distaccato, a due giri, dopo il forte impegno nella prima metà della gara.

Anche la Lotus di Mario Andretti mancava nel gruppetto dei buoni risultati finali. Dopo essere stato passato da Reutemann e Watson nelle prime fasi della corsa, aveva di nuovo sorpassato Watson, ma poi ha toccato con la ruota anteriore quella posteriore della Ferrari di Reutemann, cercando di passare il pilota argentino in una manovra non molto pulita nella stretta curva verso sinistra chiamata Clubhouse. L'impatto aveva scostato la ruota anteriore e Mario si è diretto ai box per ritirarsi.

## I tentativi di Brambilla

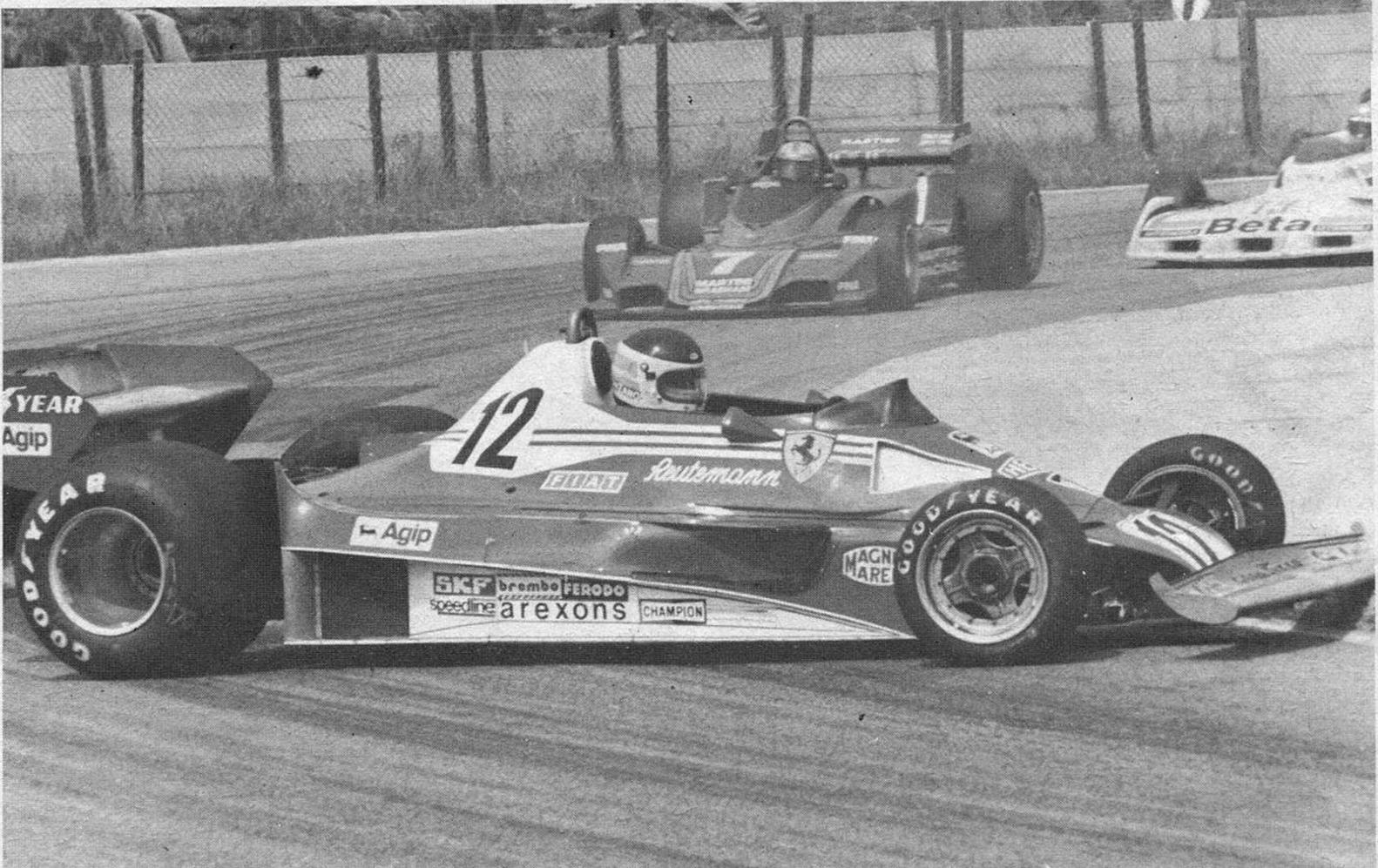
E così è toccato a Watson cogliere l'ultimo punto, a solo 0'3 secondi da Mass, dopo una corsa veramente impegnativa, agguindandosi anche il giro più veloce della corsa, al 7. giro con i serbatoi pieni, perché più avanti la pista era diventata molto scivolosa.

Brambilla si è aggiudicato un ben meritato settimo posto, passando Reutemann la cui Ferrari soffriva disperatamente di sottosterzo verso la fine della gara. Però Vittorio avrebbe quasi rovinato la sua bella corsa cercando di sorpassare Watson, alcuni giri più tardi. Due volte si è portato in maniera quasi da suicidio all'interno nella curva Crowthorne. La prima volta è rimasto indietro all'ultimo attimo, spezzando il musetto della sua Surtees contro la ruota posteriore della Brabham, la seconda volta è riuscito a passare, ma poi è andato tanto veloce che non poteva prendere la curva, doven-



## ANDRETTI urta REUTEMANN

Alla curva Clubhouse, Andretti e Reutemann sono venuti a leggera collisione. Il pilota della Lotus cercava di passare, e ad un certo punto l'ha urtata, provocandone la sbandata ma rimanendo leggermente danneggiata ad una ruota, tanto che Andretti si è dovuto fermare. Della situazione approfittano anche Watson e Brambilla per superare Carlos Reutemann



do passare sulla sabbia esterna, che ha ulteriormente danneggiato il musetto.

Tuttavia è riuscito a mantenere il settimo posto fino alla fine, arrivando con soli 3 secondi di vantaggio su Reutemann, che ha tagliato il traguardo in ottava posizione.

Nono era Clay Regazzoni, il quale non ha mai veramente brillato con la Ensign per tutto il fine settimana, perché il motore era piuttosto fiacco, mentre, come ha detto, la cattiva partenza era dovuta ai cattivi freni ed al sottosterzo, sebbene, verso la fine, la maneggevolezza fosse migliorata, e infatti ha registrato il suo giro più veloce poco prima di metà distanza, mentre gli altri hanno girato più velocemente nei quindici

giri in cui la pista non era ancora così scivolosa.

Dal primo al nono posto le macchine si trovavano entro solo 46 secondi dopo un'ora e 42 minuti di corsa, il che dimostra quanto combattuta sia stata la gara.

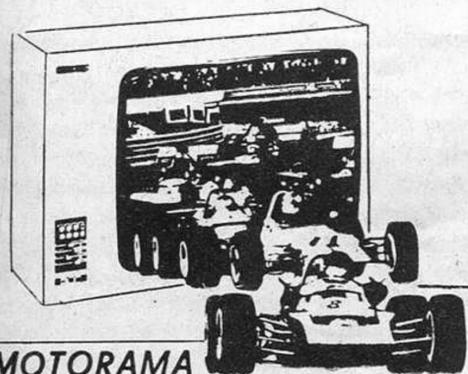
Fittipaldi è arrivato decimo, cosa deludente, a 26 secondi, l'ultimo pilota a non essere stato doppiato da Lauda.

Ad un giro si trovavano la Surtees di Binder e Nilsson con la Lotus, che era stato costretto a fermarsi per una foratura nella gomma posteriore e il musetto danneggiato nell'incidente, anche se era andato piuttosto piano soprattutto per un motore debole, il quale, come ha detto, faceva solo 10.200 giri in rettilineo, 600

meno di quanto dovesse.

A completare l'elenco degli arrivati erano Pace e Brett Lunger, a due giri. Anche la March di Lunger mancava di potenza.

A cinque giri, e ultimo arrivato, c'era Larry Perkins, il quale, malgrado avesse concluso su 10 cilindri e mezzo e con le braccia indolenzite dalle vibrazioni di sterzo, sorrideva per aver potuto effettivamente concludere. Gli unici altri ritiri erano entrambi delle March, quella di Stuck e quella di Ribeiro, entrambi con il motore bruciato al 55. e 66. giro rispettivamente. Stuck non parlava di altro che della sua fortuna per aver evitato per qualche centimetro il commissario.



serie di «perle giapponesi» delle due gare sudamericane, il nostro esperto-TV ha adottato questa volta la «linea chiusa», quella che offre molto poco allo spettacolo ma che concede altrettanto poco al rischio. Con il risultato che il prudente Poltronieri non si è accorto all'inizio che Lauda stava già in testa alla corsa ed al termine e che non mancavano due giri prima della bandiera a scacchi mentre si poteva ormai parlare di vittoria per la Ferrari. Forse lo avrà fatto per ricondurre un po' in parità il conto con le innumerevoli occasioni nelle quali con troppa precipitazione si è parlato di sorpasso o di vittoria per l'ex-campione del mondo.

E naturalmente non sono poi mancati sia in TV che alla radio i soliti commenti qualunque sull'incidente di Pryce con la scontata sequenza di retoriche accuse. Si tratta purtroppo di appuntamenti fissi ai quali i commentatori di via Teulada non sono soliti mancare ed in questa occasione «l'oscar» della puntualità (negativa) va assegnato a Gianfranco Pancani che in un Radio-giorno ha liquidato l'incidente con parole ben singolari, per uno che si è guadagnato un po' di notorietà con le radiocronache motociclistiche. Certo che in un weekend nero per tante ben più gravi sciagure, appariva sin troppo gratuito moraleggiare sulla velocità e le corse. Soltanto il giorno dopo nel commento del GP della Domenica sportiva, Beppe Viola ha finalmente riportato l'incidente di Pryce nei suoi termini precisi. Lo stesso telecronista si è espresso in termini entusiastici nei confronti di «un Lauda ormai in completo recupero» (ma non lo stavano ripetendo da settembre?).

La stessa «Domenica Sportiva» ha poi steso un velo pietoso ignorando nella cronaca della F. 2 di Silverstone il debutto del motore Ferrari sulla Ralt di Brancatelli. Infine tra le due rubriche serali, quella che ha presentato questa volta il miglior servizio sul Rally del Portogallo è sembrata la meno-automobilistica «Domenica Sportiva» che aveva inviato al TAP l'ex-suiveur di Giri d'Italia radiofonici Adone Carapezzi. Ha avuto, è vero, anche più tempo a disposizione ma ne è venuto fuori un documentario turistico-sportivo abbastanza insolito. E soprattutto in colore, come han debuttato proprio domenica gli special telesportivi.

ROMA - A fare da insolita anteprima alla «diretta» del GP del Sudafrica c'è stato questa volta un richiamo del tutto inconsueto: arrivato nientemeno che dal palcoscenico del Festival di S. Remo. Nella serata di giovedì infatti il complesso «Gli Albatros» si è esibito con la canzone Gran Premio ispirata all'incidente di Niki Lauda nel famoso di Germania.

Una idea ripresa dalle popolari ma genui, ballate dei cantastorie (con aiuto di cartelloni) siciliani? Niente di tutto questo: Gran Premio è sembrata solo una comoda ricerca di successo sfruttando un avvenimento di prima pagina e nemmeno la musica, vagamente ispirata ai rumori delle F. 1, è sembrata gran che. Scontate anche le poche terzine che accompagnano la musica con un Lauda che confida alla moglie: «L'ho già vista in faccia la mia fine / io, fuoco / che mi abbraccia / urla intorno a me». A S. Remo le canzoni che hanno lasciato un segno sono poche: a queste non si aggiungerà di certo Gran Premio.

Il Gran Premio invece, quello vero del Sudafrica, avrebbe potuto lasciare un grosso segno popolare per i non pochi episodi di combattività se non fosse stato in parte rovinato dalla regia della televisione locale, pur se impegnata in volenterosa ricerca di scene anche extra battistrada. Al primo grosso appuntamento l'ancora giovane emittente sudafricana ha in parte fallito il colpo anche se i mezzi a disposizione non dovevano essere pochi. La regia però si è persa per strada i punti-chiave della gara e naturalmente il commentatore Poltronieri si è ben guardato dal supplire con la sua visione diretta. Dopo la



## G.P. a colazione

Quando Hunt scatta in testa e Lauda è pronto ad accodarsi, sorprendendo Scheckter, milioni di telespettatori italiani sono alle prese con gli spaghetti. Gran Premio a colazione, una esperienza nuova, addirittura traumatizzante. I tempi della cucina si sovrappongono a quelli degli uomini di Formula 1. Si mangia con gli occhi fissi allo schermo della TV, solo le orecchie riposano.

Mario Poltronieri, afflitto da tutta una serie di sventure, non merita troppa attenzione. Eppure, a ben considerare le cose, è proprio lui il vero protagonista della corsa. Stando alle sue colorite descrizioni si trova del tutto isolato alla sommità di una precaria impalcatura in ferro. Il vento lo fa oscillare, i microfoni (anche loro) si rifiutano di dargli ascolto. Da Roma nessuno lo tranquillizza, nonostante i rinnovati appelli.

La cavalcata di Lauda a colori è avvenimento da non perdere. L'auto rossa e bianca muta «silhouette» se vista attraverso lo spesso vetro della bottiglia dell'acqua minerale che si frappone tra noi e lo schermo. Il fumo dell'arrosto induce a giudizi azzardati. Il motore sta per cedere? Poi con il fumo arriva il profumo e l'equivoco si risolve. Ma la prima impressione mantiene una sua validità. Alla fine quando Niki si arresta al margine della pista, subito dopo il traguardo, gli «l'avevo detto io» si sprecano. Ma allora si è già al dolce e fumo ed odore sono già scomparsi.

Gran Premio a colazione con emozioni e drammi. Il dramma di Pryce, l'avventura di Zorzi. Bocca amara dopo l'ultima portata, bocca amara e umor nero tra le pareti di cucina. Non c'è posto per la conversazione, anche il giornale è soppiantato. Gran Premio a colazione, cavalli in libertà, benzina a cascate. Nell'orgia del rumore e dell'agonismo si dimenticano le chilometriche code al distributore all'angolo.

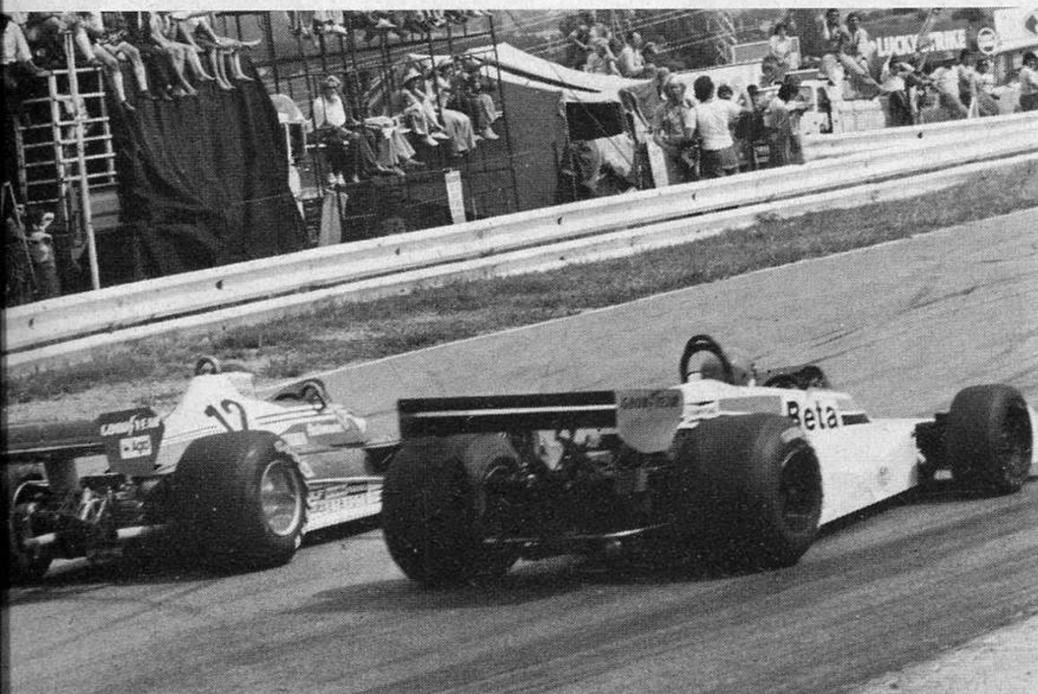
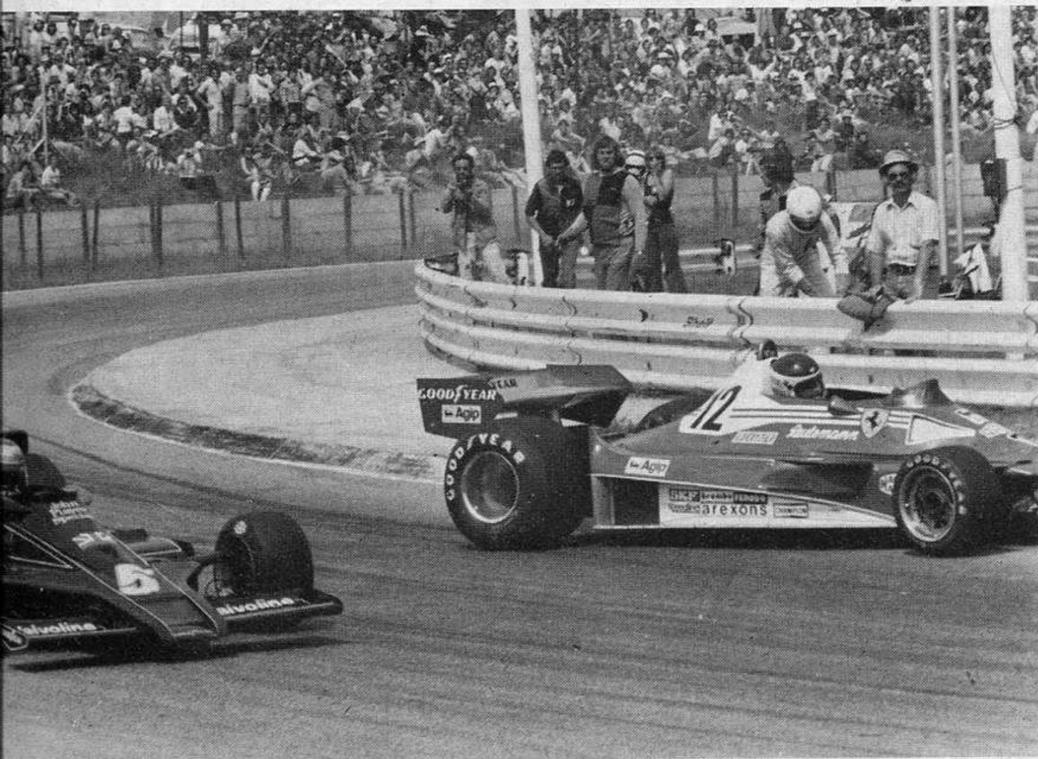
A Torino sono in sciopero gli addetti alla distribuzione. Sono ferme le grandi autobotti destinate al rifornimento delle pompe. Il rumore del Gran Premio nel silenzio della città. Un rombo provocatorio per esorcizzare un evento che traumatizza. In coda, alle pompe si prova il panico del «dopo petrolio», una esperienza da dedicare ai politici che anticipano con le misure fiscali la fine — ancora lontana — di una civiltà, di un sistema di vita.

Vince una Ferrari e siamo alla frutta. Vince una auto italiana. Ma il pompelmo che abbiamo davanti viene da Israele, il vino è tunisino, il salame polacco, la carne congelata importata dall'Est. Vince una Ferrari ma la bilancia dei pagamenti, almeno nell'intervallo di pranzo, non ne trae eccessivi benefici. Vince una Ferrari e gli italiani alzano le forchette. Le alzano con la stessa facilità con cui mettono mano al portafoglio per acquistare auto straniera: nel '76 si sono spesi 1440 miliardi. Solo una scelta «esotica», o c'è qualche cosa di più? Vince la Ferrari di Lauda ma dietro ci sono tante Ford — almeno nel motore — qualcuna è una Ford economica, come quella di Scheckter, qualcuna è una Ford superdotata, almeno nel numero delle ruote, ed è la Tyrrell di Depailler.

Vince la Ferrari davanti alla Ford che corre con tanti nomi e che vende con tanti marchi. Dopo pranzo si parla della Renault che presto arriverà con il «turbo» ma che sulle strade è presente proprio in questi giorni con la «pericolosa» «14». Il piatto è vuoto, la televisione è spenta, l'auto in garage senza benzina non consente partecipazione attiva alla «festa del motore». L'eccitazione deve spegnersi spontaneamente sfumando nel sonnello pomeridiano. In sogno saremo turbati da Poltronieri su quella smisurata impalcatura, dannato tra i dannati, che insegue a sua volta il «sogno» di un numero azzecato, di una inquadatura centrata.

Solo sogni, che dopo pranzo diventano incubi.

m. c.



● Alla Corsa dei Campioni di Brands Hatch non andrà la Ferrari. In compenso la BRABHAM ha deciso di affidare la macchina rinnovata a John Watson, e qualcuno ha già affermato che ciò darà finalmente la prima vittoria in Formula Uno al motore Alfa Romeo. Per la Lotus sarà a Brands Hatch Mario Andretti.

● CARLUCCIO FACETTI ritorna all'Alfa Romeo. Il popolare pilota preparatore, che ha disputato un'ottima 24 Ore di Daytona con una Porsche in coppia con Finotto, è stato ingaggiato dall'ingegner Chiti per disputare alcune prove del Mondiale Sport con la 33 tt 12. Ricordiamo che Facetti, da anni all'Alfa, era passato alla Lancia due anni fa e per lui si prospettava una stagione da spettatore, dal momento che la Lancia ha abbandonato il programma silhouette.

● PER FESTEGGIARE la doppia vittoria nella stagione 1976 nel Mondiale Marche e nel Mondiale Sport con la squadra ufficiale Martini, la Porsche ha messo in produzione una serie speciale di 924 che porteranno le striscie bianco-rosso-azzurro-blu della Martini Racing. Questo coupé sportivo si potrà ottenere con speciali allestimenti interni e ulteriori accessori.

● CON LA STESSA RAPIDITA' con la quale nel 1975 si era imposto all'attenzione degli sportivi tedeschi, Egon Evertz si ritira dalle scene dell'automobilismo attivo dall'inizio di quest'anno. Le due Porsche 935 che l'industriale di Solingen aveva sono state vendute una a Gerhard Holup e la seconda è stata riacquistata dalla Porsche. Ora Evertz si sta dedicando anima e corpo a un fantomatico programma F. 1 che non vedrà la luce prima del 1978.

Senza l'estintore-proiettile  
PRYCE non sarebbe rimasto  
ucciso dalle fratture di urto

# Addio, TOM



**THOMAS PRYCE** era nato l'11 giugno del 1949 a Ruthin, nel Galles, figlio di un poliziotto, ed era sposato con Nella. Aveva studiato per diventare un tecnico dell'agricoltura, ma la sua grande passione erano le gare automobilistiche. La sua prima occasione era stata nel 1970, quando vinse una Formula Ford Lola risultando il miglior allievo di un corso di pilotaggio, e con essa fece un'ottima stagione in Inghilterra. Nel 1971 vinse il campionato sport della categoria F. 100 ed iniziò a correre in Formula 3, in Formula Super Vee ed anche con la Formula Atlantic, con vetture Royale. Purtroppo,

KYALAMI. La dinamica dell'incredibile incidente che è costato la vita a Tom Pryce è relativamente semplice, nella sua drammaticità. Tutto è cominciato quando Renzo Zorzi ha rotto il motore, poco prima della zona dei box. Zorzi si è portato a sinistra della pista, sull'asfalto al di là della linea di delimitazione del circuito, e si è fermato sotto il muretto dalla parte delle tribune, di fronte ai box. Probabilmente per i vapori d'olio usciti dal motore rotto, dalla macchina si sono sprigionate delle fiamme, ed il pilota è stato lesto a slacciarsi le cinture ed a balzare fuori, rimanendo un poco «impigliato» dal tubo che collega il casco alla bombola dell'aria di emergenza. Zorzi si è allontanato di qualche metro e poi, voltandosi, ha visto che le fiamme non erano pericolose e si è riavvicinato alla sua macchina. Dall'altra parte della pi-

sta, oltre il guard rail di separazione con la corsia dei box, si sono mossi due commissari dotati di estintori, che hanno scavalcato la separazione per raggiungere la Shadow dell'italiano, attraversando la pista direttamente. Il primo lo ha fatto semplicemente, il secondo che lo seguiva lo ha fatto mentre stava sopraggiungendo sia la March di Stuck sia la Shadow di Pryce. Passata la March il commissario si è lanciato senza rendersi conto che arrivava la Shadow, e Pryce non ha potuto evitare l'investimento.

Il commissario è stato urtato dalla parte anteriore sinistra della carenatura della Shadow lanciata a circa 250 chilometri orari, e l'impatto violentissimo lo ha scaraventato in aria facendolo ricadere un poco più avanti a sinistra, privo di vita. L'estintore portatile che questo commissario reg-

geva in mano è volato ed ha urtato Pryce al capo, dalla parte destra. L'impatto della massa di una diecina di chili, moltiplicato per la velocità, ha praticamente distrutto il capo del pilota, tanto è vero che dopo qualche diecina di metri è stato visto volar in aria il casco non più trattenuto. A questo punto è iniziata la successione inimmaginabile di avvenimenti che si sono conclusi con la collisione tra la Shadow e la Ligier di Laffite. La Shadow ha continuato pressoché dritta, come se fosse sempre guidata. Si può supporre che nel momento dell'impatto Pryce si sia istintivamente irrigidito nella posizione che aveva, e che in quella posizione egli abbia poi continuato pur essendo privo di vita.

Mani tese e piede sull'acceleratore, il corpo di Pryce ha «guidato» la macchina lungo tutto il rettilineo che in leggera di-

## Il comunicato ufficiale dell'incidente

KYALAMI. Il pilota gallese Tom Pryce ed il commissario di percorso Jansen van Vuuren sono morti in un incidente complesso durante il giro 27.

La nostra ricostruzione della sequenza degli avvenimenti è la seguente: — Renzo Zorzi ha rallentato la sua macchina e si è fermato a lato della pista. La macchina ha preso fuoco e Zorzi è saltato fuori e si è allontanato di alcuni passi. Si è poi fermato ed è

tornato verso la macchina.

La postazione di commissari dalla parte opposta della pista ha inviato due commissari ad attraversare, quando la pista era sgombra. Il secondo dei due commissari, van Vuuren, è stato investito dalla macchina di Pryce, a poca distanza dal bordo della pista, ed è stato ucciso sul colpo.

Pryce era incosciente, o morto per l'impatto, e la sua macchina ha conti-

nuato a pieno acceleratore verso il basso del rettilineo.

Poi, alla fine del rettilineo è stata passata da Laffite, il quale l'ha vista sbandare.

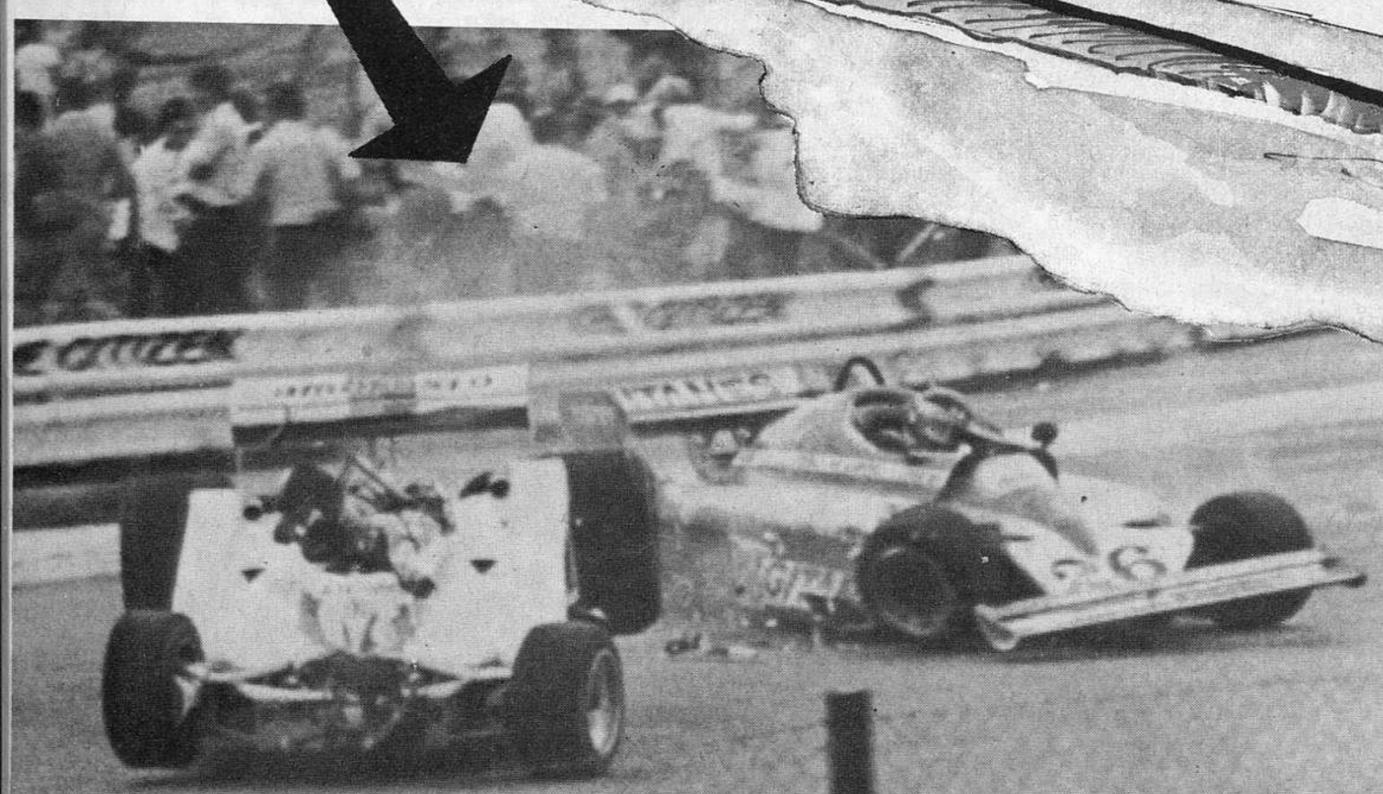
Quando Laffite ha raggiunto la curva Crowthorne è stato investito dalla macchina di Pryce, e spinto fuori dal circuito.

Pryce era morto quando i commissari hanno raggiunto la sua macchina per estrarlo.



CURVA CROWTHORNE

TRAIETTORIA DI LAFFITE  
TRAIETTORIA DI PRYCE CIRCA 600 mt.



Nella foto a sinistra, l'attimo della collisione fra la Shadow di Pryce e la Ligier di Laffite. In questo momento, Pryce era già morto, colpito dall'estintore dell'addetto che aveva attraversato la pista. Nel disegno, riprodotta la dinamica del tragico incidente che ha funestato il Gran Premio

la piccola Casa di Knigh non ebbe la possibilità di aiutarlo a proseguire nella carriera, così per la stagione successiva Tom accettò un'offerta di Chris Meek per correre in Formula Atlantic ed in Formula 2.

Debuttò in Formula 1 al Gran Premio del Belgio, a Nivelles, nel 1974, con una Token, una Formula 1 quasi artigianale che Tom riuscì comunque a far emergere. Non avendo potuto qualificarsi per il Gran Premio di Monaco, Pryce corse alla vigilia la gara di Formula 3, vincendola da dominatore. Fu allora che fu notato dai dirigenti della Shadow e così, quando la avventura della Token in F. 1 ebbe fine,

Tom fu preso dal team Shadow con il quale concluse la stagione di F. 1 del 1974. Nel frattempo, Pryce correva il campionato F. 2 con la Chevron, arrivando terzo al G.P. del Mugello.

Riconfermato alla Shadow nel '75, Pryce ebbe la soddisfazione di vincere in Formula 1, anche se una gara non valida per il mondiale, cioè la «Corsa dei Campioni» a Brands Hatch, il suo circuito preferito.

Nel mondiale di Formula 1, i migliori risultati di Tom Pryce sono stati il terzo posto nel G.P. d'Austria del 1974 ed il terzo posto nel G.P. del Brasile del 1976.

## La morale della imperizia



**N**ELLA PAGELLA troverete voti relativamente bassi sia per la organizzazione sia per la sicurezza. Il «sette» per la sicurezza è da considerare generoso, visto che ad una certa approssimazione nel dispositivo generale si è accompagnato anche un basso livello qualitativo. La triste vicenda che ha portato alla morte Pryce; infatti, è stata provocata dalla completa inesperienza pratica di gare ad alto livello che era evidente in molti degli uomini ufficiali. La maggior parte dei quali erano giovanotti pieni di entusiasmo, appassionati e quindi anche simpatici, ma ignari delle realtà delle grandi corse.

Il giovane commissario di percorso che è rimasto ucciso dalla Shadow di Pryce, e che ha provocato la catena di avvenimenti successivi, non ha infatti avuto il normale riflesso spontaneo che hanno gli esperti commissari di moltissimi altri circuiti, trascurando del tutto la elementare prudenza che è invece connaturale per chi abbia precisa conoscenza della meccanica delle gare. Si è slanciato sulla pista nell'intento di portare il suo contributo a risolvere una situazione che gli appariva di emergenza, ed ha dimenticato tutto il resto.

E' semplice, drammaticamente semplice. Le conseguenze sono state però terribili, tali da indurre alla riflessione.

Nel contesto della sicurezza per le corse, di cui tanto si discute, il problema della efficacia del personale di pista è stato spesso sollevato, ma le discussioni sono rimaste allo stato teorico. La applicazione pratica di determinati canoni è stata avvertita da molti Paesi, e possiamo dire che l'Italia è tra quelli che possono servire da esempio, insieme con Gran Bretagna e Francia.

In certe gare americane squisitamente professionistiche (USAC) il personale è addestratissimo; a Monza, Imola, Brands Hatch, le cose vanno

CONTINUA A PAGINA 30

scesa porta alla curva Crowthorne. A metà strada tra il ponte-passerella Dunlop, presso il quale è finito il casco di Pryce, la Shadow ha leggermente obliquo verso destra, e nello stesso momento è stata raggiunta e superata dalla Ligier di Laffite, per il quale deve essere stato del tutto normale vedere lo spostamento, ritenendolo volontario per dargli strada.

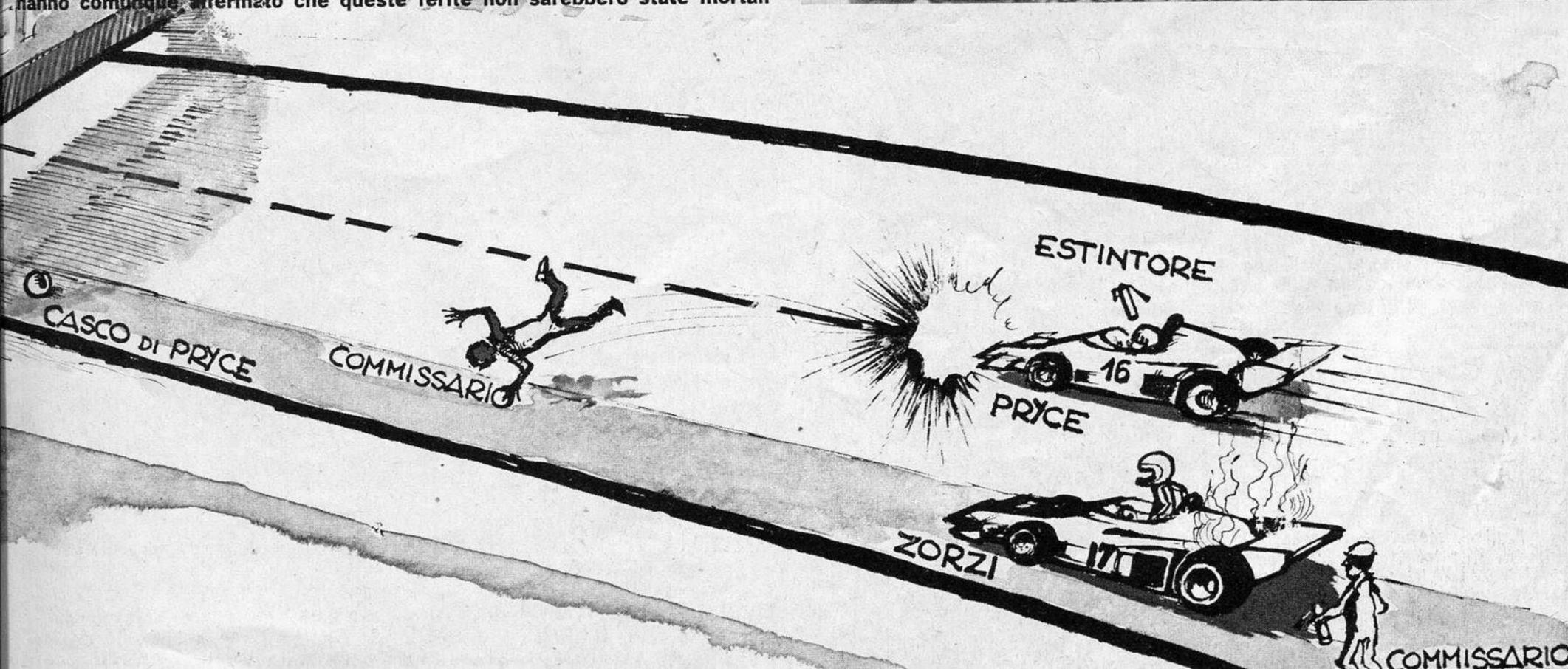
Appena superata la Shadow Laffite, che era al centro della pista, ha iniziato le manovre di approccio e impostazione della curva, vale a dire ha frenato e poi scalato le marce, portandosi verso sinistra per impostare la curva a destra. La Shadow ha leggermente strisciato contro i guard-rails che delimitano la parte destra del circuito ed è stata così diretta di nuovo verso il centro, mantenendo la sua velocità. Il che ha fatto sì che essa si sia trovata di nuovo

all'altezza della Ligier quando questa macchina ha iniziato a piegare a destra.

Ciò è avvenuto in mezzo alla pista, nella prima diecina di metri della curva. Le due macchine si sono impennate, ricadendo poi insieme sulla pista, e questo momento è quello che vedete in basso nella telefoto incastata nel disegno riassuntivo. Sono poi finite entrambe nelle reti di protezione che sono nella parte esterna della curva. Jacques Laffite è uscito indenne dalla paurosa avventura, riportando soltanto la contusione delle due ginocchia che si sono urtate violentemente tra loro nell'impatto inatteso. Per Pryce all'autopsia è stata confermata la profonda ferita mortale alla tempia destra, mentre le fratture riportate nell'impatto finale non sono risultate di grave entità. L'abitacolo a dispersione d'urto aveva fatto il suo dovere.



Pryce poco prima del via per il Gran Premio che doveva essergli fatale, nel posto di guida della Shadow-DN8 con i nuovi colori. A destra, il corpo ormai senza vita del pilota gallese viene estratto dai rottami della vettura, disintegrata contro la barriera che conclude il rettilo. I medici hanno comunque affermato che queste ferite non sarebbero state mortali



V8/Blog Scans

PISTA «LUNATICA» PROVE A DUE VOLTI

# Tabù per WATSON l'ALFA migliore...

**KYALAMI** - Come le due piste di Buenos Aires e Interlagos, anche il circuito di Kyalami è un circuito «lunatico». E famoso per l'improvviso cambiamento di carattere, un giorno i tempi sono veloci, il giorno dopo sono lenti, senza che si sia fatto niente alla macchina. Di fatto, tutte le prove prima della corsa non significavano niente, perché dopo cinque settimane di siccità il cielo sopra Kyalami si è aperto ed è caduta una pioggia costante per tutta la giornata delle prime prove ufficiali. Nella prima delle due sessioni soltanto una dozzina di macchine sono entrate in pista, Hans Stuck, che aveva preso il posto di Ian Scheckter nel team March, ha registrato un buon tempo prima che si accendesse la spia della pressione dell'olio, dovendo rimanere a piedi per il resto della giornata, mentre stavano sostituendo il motore.

Nella sessione del pomeriggio tutte, salvo tre vetture, hanno effettuato almeno alcuni giri, Tom Pryce ha sfruttato bene il suo ottimo controllo della macchina, registrando un buon miglior tempo, malgrado avesse noie con i freni anteriori, che grippavano, cosa che lo costringeva di frenare molto prima del solito.

Niki Lauda ha dimostrato che può essere altrettanto veloce sul bagnato, di quanto non è su pista asciutta, stabilendo il secondo miglior tempo della giornata dietro a Pryce, mentre il tempo di Stuck era ancora abbastanza buono per conservargli il terzo posto.

Il quarto tempo sul bagnato lo ha registrato Scheckter, e il quinto posto (annullando le critiche che dicono che non va sul bagnato) lo occupava Carlos Pace, il quale si trovava di stretta misura davanti a Brambilla che viveva di nuovo momenti di gloria, come quando si è aggiudicato il GP d'Austria due anni fa.

Il giovedì, quando la pista era asciutta, le posizioni per lo schieramento erano ancora in alto mare e dovevano essere stabilite nell'ultima ora. La pista era leggermente meno veloce a causa della pioggia del giorno prima di quanto non fosse stata nella settimana precedente e tutti i piloti si lamentavano che le vetture scivolavano di più. Nessuno è riuscito a passare al di sotto dell'1'16" nella prima sessione libera. Il migliore era Hunt con 16"23, mentre Lauda non ha potuto fare meglio di 16"27, dopo aver ripetutamente girato in 15"6 nella settimana precedente.

Sia Hunt che Lauda avevano macchine nuove di zecca. Hunt aveva colto l'occasione della sessione del mattino per mettere a punto la macchina in maniera tanto buona, che si è aggiudicato la pole position, perché martedì aveva potuto

fare solo pochi giri prima che si rompesse il motore.

La nuova Ferrari di Lauda, il telaio numero 30, rappresentava gran parte delle cose nuove che aveva collaudato sulla vettura muletto; la maggior parte di questi cambiamenti si concentravano sulla aerodinamica alla parte posteriore. E sembrava che dovessero assistere di nuovo ad una battaglia Hunt contro Lauda per la pole position, ma arrivato all'ultima ora di prove la lotta era con un'altra vettura rossa italiana a 12 cilindri, la sperimentale Brabham-Alfa Romeo BT45B di Pace, la stessa macchina con cui Watson aveva registrato un tempo di 1'13"1 durante le prove private.

Pace non era contento del suo telaio BT45, «Non è bello da guidare, specialmente nelle curve veloci. Non so che cosa non va, forse qualcosa non è ancora a posto dopo l'incidente del Brasile», ha detto Carlos.

«La nuova macchina sembra molto meglio, la voglio pilotare», ha detto. Pace e Hunt hanno lottato per la «pole», entrambi avevano registrato un tempo sotto l'1'16"0 e quando le prove erano terminate, i due teams non erano sicuri su chi aveva preso la «pole». Poi i risultati ufficiali, aggiudicando a Pace la pole position con un tempo di 16"01, mentre non assegnavano più di 16"15 a Hunt. Però qualche parola del team McLaren e uno sguardo più attento ai tempi ufficiali hanno rivelato un tempo di 1'15"96 e così per la terza volta quest'anno Hunt si trovava a partire al palo.

John Watson avrebbe voluto anche lui pilotare la nuova vettura, perché non era



John Watson a colloquio con lo sfortunato Tom Pryce in un momento di tranquillità durante le prove. Il pilota della Brabham-Martini avrebbe voluto pilotare la BT 45 nuova

contento della maneggevolezza della sua macchina e ancora meno del motore, il quale si è infine rotto a metà dell'ultima sessione costringendolo a smettere con le prove. «Forse si è trattato di una valvola», ha detto John, il quale non ha potuto fare meglio di 16"71, per le accensioni irregolari. Questo significava che avrebbe dovuto partire dall'undicesima posizione, cosa deludente dopo il suo eccellente tempo della settimana precedente.

Anche Lauda era deluso, anche se il suo tempo migliore di 16"29 era abbastanza buono per la seconda fila e il terzo posto, dietro a Hunt.

In quest'ultima ora Lauda ha avuto più noie che in tutta la settimana precedente. Prima doveva cambiare il sedile che si era rotto e poi quando aveva cambiato anche le gomme, la sua corsa è stata rovinata di un'altra stupida cosetta.

«Quando hanno montato le gomme, o quando le hanno gonfiate, ci deve essere entrata un po' di acqua, perché la pressione si è alzata, diventando troppo alta, da 16 a 22 psi, che ha rovinato la maneggevolezza», ha detto Niki. «Due settimane di prove per avere tutto a posto e poi roviniamo tutto nell'ultima ora», ha aggiunto. Però non sembrava troppo sconvolto, perché contava probabilmente sul fatto che sarebbe stato in grado di partire meglio della McLaren per poi girare più velocemente, perché aveva stabilito il terzo tempo assoluto quando la macchina era in cattive condizioni e per la prima volta in otto mesi sapeva quale era il problema e come porvi riparo.

Accanto a Lauda nella seconda fila c'era Patrick Depailler, al volante della vecchia P34/2, mentre Peterson aveva una vettura



Andretti e Lauda si sono ritrovati vicini, sotto la pioggia, ma questa volta non siamo a Fuji. La prestazione del pilota della Ferrari nelle prove bagnate è stata la seconda in assoluto, dopo il povero Tom Pryce

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

benissimo, come in altri circuiti, beninteso. Meno bene in altri Paesi, malissimo in altri ancora. Non è la volontà e l'entusiasmo, che fa difetto, ma la preparazione specifica, l'addestramento pratico effettuato da esperti che pian piano preparano i giovani alla successione.

I fatti di Kyalami sono il prodotto di situazioni che si verificano molto spesso. Li ritroviamo ad esempio in Canada e Stati Uniti, dove a certi grotteschi di pignoleria spinta fanno riscontro enormi ingenuità. Ci è capitato infatti di essere pregati di star lontani dalla pista perché avevamo indosso un giubbone di color rosso, come se i piloti potessero far confusione tra una camicia indossata da un uomo e la bandiera rossa di arresto di gara; ma allo stesso tempo di verificare situazioni del tutto anormali. L'esempio che abbiamo dato a suo tempo, di «commissari» di pista messicani che se ne stavano a dormire all'ombra di un guard rail, perché tanto «si tratta solo delle prove», era il culmine più esasperato di tutta una gamma di atteggiamenti spesso incoscienti, sempre di ignoranza.

Non vorremmo, tuttavia, che quanto è accaduto sabato a Kyalami riapra il discorso sulla creazione di un corpo professionistico di commissari, tecnici, sportivi e di pista, da portare a spasso per il mondo. Idea che è stata portata avanti qualche tempo fa da qualcuno.

Potrebbe sembrare la soluzione ideale, a prima vista, ma non tiene conto della realtà effettiva. L'efficienza dei commissari inglesi, tanto spesso declamata (ma qualche volta da discutere, pur se la qualità media è davvero elevata) è certa. Però soltanto in determinate circostanze. I commissari ed i pompieri di Brands Hatch sono splendidi. Ho scattato una fotografia, qualche anno fa, di una uscita di strada di Graham Hill: la macchina di Graham era ancora in movimento, rallentata dalla sabbia, e già dal terrapieno stavano saltandogli accanto pompieri con estintore e commissari. Eccezionale prontezza di riflessi, che però è determinata dalla specifica conoscenza della situazione locale.

Il commissario che sta sempre al Druid di Brands Hatch, o alla Ascari di Monza, ha l'occhio esercitatissimo alla normalità delle cose, ed appena avviene qualcosa che non sia normale se ne rende conto. Così come qualcuno di noi assidui alla F. 1 avverte subito qualcosa di non normale nel comportamento delle macchine o dei piloti. Trasportate lo stesso commissario di Brands Hatch a Monza e non si renderà conto delle situazioni anormali che a cose avvenute, senza avvertirne l'inizio. Il corpo professionistico itinerante, quindi, è utopia, e sarebbe inutilmente costoso.

Quel che occorre è che ci sia addestramento pratico effettivo e costante, per perfezionare la preparazione specifica del personale di quella pista. E' compito della CSI far in modo che ciò avvenga. E quel che è accaduto a Kyalami, speriamo, farà in modo che ciò sia fatto subito e bene dappertutto.

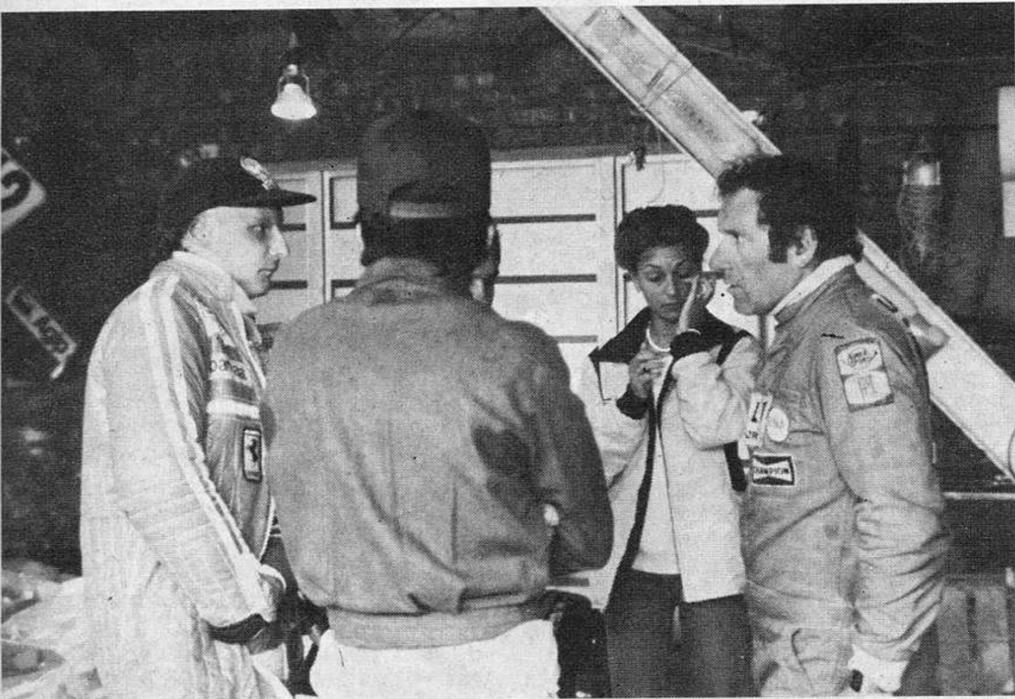
f. l.

## Condoglianze a STEWART

● JACKIE STEWART doveva essere a Kyalami, ospite d'onore del quotidiano «Citizen» che è lo sponsor del Gran Premio del Sud Africa. purtroppo non ha potuto recarsi ad assistere alla gara, per la morte di sua madre, deceduta dopo breve malattia all'età di 77 anni. Alle condoglianze che sono arrivate a Stewart da tutto il mondo, aggiungiamo le nostre e quelle dei nostri lettori.

Brambilla si intrattiene con Lauda e Marlene nel box Ferrari. Nelle prove sotto la pioggia di mercoledì, i due sono stati fra i più veloci

## Per 10 Km. in più...



nuova, una P34/5. Però la maggior parte delle innovazioni, provate nella settimana precedente erano state tolte, e la macchina era praticamente in condizioni «standard» per la corsa. Per ottenere una buona maneggevolezza entrambe le Tyrrell dovevano correre con un grosso alettone, rispetto alle altre vetture, e benché non fossero state lente, non mostravano il precedente vantaggio di velocità sul lungo rettilineo di Kyalami.

Di fatto, la massima velocità ufficiale in rettilineo apparteneva a Jody Scheckter con la nuova Wolf, il quale si era aggiudicato il quinto tempo.

Questo mostra i grandi passi che fa il team Wolf, benché Jody ritiene che ci sia ancora molto da fare.

Anche le prove di Mario Andretti sono



«Piloti di Formula 1, il Friuli vi ringrazia», era scritto sullo striscione appeso alle tribune di Kyalami

state rovinare quando è scoppiato il motore, dopo aver registrato un tempo migliore di 16"38. La Lotus ha avuto noie per l'intera settimana. «Il telaio va bene adesso, ma ciò che ci manca ora sono dei motori che vanno veramente bene», ha detto Mario, il quale aveva corso con motori Cosworth per quasi tutta la settimana, ma aveva montato un motore Nicholson-McLaren quando è scoppiato giovedì.

La sfortuna di Andretti ha fatto la fortuna di Nilsson, perché ha provato le gomme nuove di Andretti, e proprio prima della fine della sessione ha registrato il decimo tempo in 16"65.

Ronnie Peterson e Carlos Reutemann erano in quarta fila con la seconda Tyrrell e la seconda Ferrari, anche Reutemann ha avuto le stesse noie con le gomme di Lauda, la sua vettura era messa a punto come quella di Niki, però sovrasterzava molto di più.

A guidare la quinta fila, davanti a Nilsson, era l'unica Copersucar di Emerson Fittipaldi, Ingo Hoffmann non era presente per la corsa.

«Sto disputando la F 2, comunque ci concentriamo su una macchina, finché non abbiamo la nuova vettura. Abbiamo bisogno di fare qualche punto», ha detto Emerson. Secondo Fittipaldi, la sospensione modificata ha migliorato molto la macchina.

Nella fila successiva c'era Watson e accanto a lui la Ligier di Jacques Laffite. Dopo aver provato un motore diverso ogni giorno, ne ha finalmente trovato uno che funzionava abbastanza bene, ma ha detto poi che forse la macchina stes-

sa era troppo lenta in rettilineo.

Jochen Mass occupava il tredicesimo posto nello schieramento, più lento soltanto di un secondo del suo compagno di squadra al palo. Anche Jochen aveva noie con il sottosterzo. «E veramente forte e non riesco ad eliminarlo, riesco soltanto a migliorarlo un po'», ha detto Mass, che non era stato contento del telaio «T» numero 6, con cui ha avuto un rapporto tanto cattivo nel passato. «Comincio perfino a credere di avere una idea fissa per quanto riguarda quella macchina, ma sono più convinto che ci sia qualcosa nella parte anteriore della macchina che non va», ha detto Jochen. Si trattava della macchina più vecchia in corsa.

Accanto a Mass si trovava la nuova Surtees TS19 di Vittorio Brambilla, da cui «Big John» si aspettava grandi cose, dopo le prove incoraggianti. Malgrado delle noie con un motore fiacco, Vittorio era entusiasta della macchina, soprattutto della maneggevolezza, così come Binder per quanto riguarda la sua macchina Durex, che si trovava al 19. posto, dopo si è bruciato il motore nell'ultima ora di prove.

Tom Pryce, alla prima posizione di mercoledì al quinto posto di giovedì per noie al motore. Anche Zorzi aveva noie tecniche e si trovava al 18. posto, il che, dopo tutto, era un buon risultato, perché non aveva potuto effettuare alcun giro la giornata precedente, per aver rotto il motore.

Il più deludente di tutti era Clay Regazzoni al volante dell'Ensign, ancora con il telaio del Brasile. Egli ha detto che la maneggevolezza era buona e secondo le velocità ufficiali in rettilineo, la velocità massima non era tanto male (270,27 kmh, paragonato ai 272,96 kmh di Hunt), e così sia Regazzoni che Mo Nunn si stavano martellando la testa per trovare la causa.

In nona fila le March di Ribeiro e Stuck; entrambi i piloti davano il meglio, però il miglior tempo di Ribeiro era sempre troppo lento di 1"5. «La macchina ha un forte sovrasterzo e non possiamo eliminarlo senza che diventi troppo lenta in rettilineo», ha detto Ribeiro. La macchina di Stuck aveva di nuovo la sospensione da careggiata stretta.

Binder e Zorzi erano in decima fila, mentre in undicesima c'erano Boy Hayje e Larry Perkins. Hayje ha registrato un buon tempo di 19"59 nella sua prima uscita con la F & S Ram March 761, anche perché ha perso gran parte dell'ultima ora per noie meccaniche. Anche Larry Perkins ha fatto un buon tempo relativo di 1'21"77 con la BRM, un vecchio telaio P201.

A completare lo schieramento era uno sfortunato Brett Lunger, che è riuscito a far ricostruire la macchina ridotta in rottami, grazie ai meccanici B & S e l'aiuto appassionato del tecnico locale Ken Gillibrand, ricostruendo praticamente la monoscocca.

Durante le prove libere Lunger era rimasto senza pressione dell'olio, cosa che aveva danneggiato il motore, che poi è scoppiato dopo un giro volante.

«Ma almeno ho potuto correre», ha detto il sempre allegro Lunger, il quale non ha avuto molto da ridire fino adesso con la March 761 dello sponsor Chesterfield.

j. h.

KYALAMI - Parecchie squadre avevano provveduto ad installare alla fine del rettilineo loro sistemi di rilevamento delle velocità massime, per rendersi conto della validità o meno delle soluzioni via via adottate nelle prove.

I rilevamenti dei vari sistemi privati sono stati parecchio discordi, per quel che sappiamo; taluni infatti si sono rifiutati di dare le «loro» cifre (come la Ferrari) per paura di svelare chissà quali segreti.

Che vi siano delle differenze non vi è dubbio. I sistemi di rilevamento sono differenti, il posizionamento delle cellule anche. Per cui le cifre hanno il valore che possono avere, vale a dire di semplice indicazione. Utile, tuttavia, perché la base essendo sempre costante, gli scarti sono sempre validi, in percentuale.

Anche gli organizzatori hanno predisposto una «speed-trap», ed hanno fornito indicazioni. E sono quelle che vi forniamo, a puro titolo cronistico e di curiosità piuttosto che di effettivo documento.

Le velocità più elevate sono state ottenute, ovviamente, durante la ultima sessione di prove ufficiali, quella effettuata con la pista nelle migliori condizioni. Le

velocità rilevate nella mezz'ora di prove libere che ha preceduto la corsa, infatti, sono inferiori, perché le macchine hanno girato coi serbatoi pieni di carburante, ed i punti di frenata prima di abbordare la curva al fine del rettilineo erano ovviamente anticipati, trovandosi perciò leggermente fuori dalla posizione delle cellule.

Indipendentemente dalle cifre degli organizzatori, comunque, segnaliamo che qualche voce attribuisce limiti elevati, ottenuti nella settimana di prove libere che ha preceduto quella della gara. Si dice che la Brabham Alfa Romeo di Watson (macchina nuovo tipo usata poi da Pace in corsa), abbia superato i 290 chilometri orari, e che la Ferrari di Lauda sia andata vicino ai 284. Cosa che è possibile, se le macchine sono state preparate ai soli fini della velocità e non a quelli del miglior tempo sul giro. Infatti bastava eliminare quasi totalmente la incidenza, delle alettature anteriori e posteriori per ottenere maggiore velocità, perdendo però la aderenza in curva.

Comunque eccovi i rilevamenti ufficiali. Da prendersi per quel che possono valere:

	MERCOLEDI' 2 marzo (pioggia)	GIOVEDI' 3 marzo (secco)	SABATO 5 marzo (secco)
Hunt	256,73	272,96	265,56
Mass	254,47	271,60	266,07
Peterson	—	277,09	272,28
Depailler	—	279,92	275,56
Andretti	253,53	266,80	257,46
Nilsson	255,78	263,77	258,91
Watson	257,58	272,96	272,95
Pace	264,40	277,09	273,77
Ribeiro	255,66	278,50	267,50
Stuck	—	275,70	273,23
Lauda	263,64	272,96	265,81
Reutemann	261,88	277,09	265,94
Perkins	222,48	239,58	237,36
Pryce	255,18	267,63	254,35
Zorzi	—	263,77	261,13
Binder	251,79	269,81	251,32
Brambilla	261,38	275,70	273,09
Scheckter	271,07	281,35	272,14
Regazzoni	244,27	270,27	258,43
Laffite	—	272,10	258,43
Fittipaldi	257,09	272,96	—
Lunger	252,02	260,02	260,02
Hayje	—	272,96	264,91

## LA INIM ANCHE NEL MONDO AUTOMOBILISTICO



Nel corso di un piacevole trattenimento al Grill Lazzaroni di Saronno, alla presenza delle autorità locali, di noti esponenti del mondo dell'automobile, del giornalismo sportivo e di numerosissimo pubblico ha avuto luogo la premiazione dei piloti della scuderia Nord-Jolly Club che nel 1976 hanno partecipato con successo a competizioni velocistiche e rallystiche.

Alla manifestazione hanno inoltre partecipato noti piloti internazionali tra i quali:

Raffaele Pinto, Tony Carello, Arnaldo Bernacchini e la INIM Internazionale Immobiliare Spa nella persona del Suo Amministratore Delegato Dr. Angelo Caristi, quale Sponsor automobilistico della Scuderia Nord-Jolly Club.

Nella foto: il pilota Claudio Magnani mentre riceve l'ambito premio dal Dr. Angelo Caristi Amministratore Delegato della INIM Spa.

COSA C'È DI NUOVO  
SU OGNI MACCHINA

# Tutte con bavette

DALL'INVIATO

**KYALAMI** - Un certo numero di informazioni sulle novità tecniche di questo gran premio sono già state incluse la settimana scorsa nel servizio di Jeff Hutchinson, ma le macchine che sono state utilizzate per la gara non erano nelle stesse condizioni che nelle prove private.

Per riassumere gli sviluppi tecnici rilevati in questo Gran Premio rispetto a quello del Brasile, eccovi quel che abbiamo rilevato.

**FERRARI** - Le macchine avevano le modifiche adottate dopo le lunghe prove di Fiorano e Vallelunga, vale a dire le prese d'aria del motore di nuovo tipo, relativamente inedito poiché si tratta di prese del tipo Naca. Ciò al fine di migliorare la linea frontale pur ottenendo una corretta alimentazione.

La batteria è scomparsa dalla parte posteriore della macchina ed è ora alloggiata all'interno della fiancata di destra, al centro. Il sistema di raffreddamento è invece rimasto invariato. Novità sulla parte superiore della carenatura, che alle spalle del pilota è ancora più ridotta. La gibbosità dietro il roll bar è meno pronunciata e corta, il che ha costretto a modificare la struttura del roll bar, la cui traversa di sostegno posteriore, che prima era fissata sul cambio, è adesso fissata sulla parte terminale del motore. Le Ferrari hanno utilizzato nelle prove libere delle ruote da dodici pollici, nel tentativo di migliorare la penetrazione aerodinamica, riducendo la sezione frontale. Ma l'adozione di queste ruote avverrà in futuro, se avverrà, quando i collaudi avranno effettivamente dimostrato la convenienza.

Anche la Ferrari ha fatto ricorso, adesso, ai prolungamenti aerodinamici inferiori, adottati per ottenere una certa depressione della macchina, per favorire la aderenza al suolo.

**BRABHAM ALFA ROMEO** - Ha presentato la novità più rilevante che vi avevamo già annunciata tempo fa. Modificata la sospensione posteriore, con la adozione di due bracci paralleli inferiori, in luogo del triangolo abituale, su una macchina è stato anche adottato il cambio a sei velocità costruito dall'Alfa Romeo che è notevolmente più piccolo e leggero di quello di Hewland. Questo cambio, oltre alla economia di circa 5 chili, è risultato essere molto buono funzionalmente perché la sua caratteristica principale è di possedere la coppia conica perfettamente adattata al motore, cosa che era stato impossibile ottenere col cambio Hewland. La riduzione delle dimensioni ha inoltre permesso di abbassare le masse e quindi di migliorare la posizione del baricentro.

L'intera macchina è alleggerita parecchio rispetto al modello precedente (35 chili), pur conservando la linea esterna invariata.

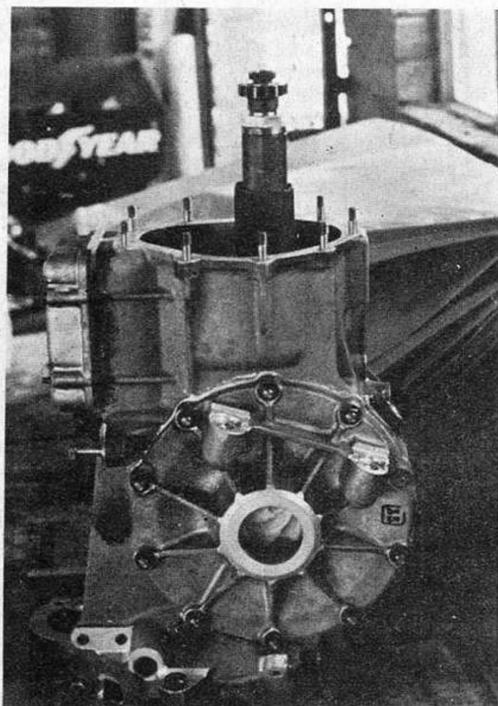
**ENSIGN** - Ha portato a Kyalami una macchina nuova che comporta parecchie modifiche, ma sfortunatamente al momento di provarla si è rotto un serbatoio di benzina, il che ha impedito il collaudo, che Regazzoni avrebbe voluto fare.

Essa comporta leggere modifiche alle sospensioni anteriori, è più larga di carreggiata ed ha la sospensione posteriore con gli ammortizzatori e le molle poste in posizione inclinata e non più verticale come prima.

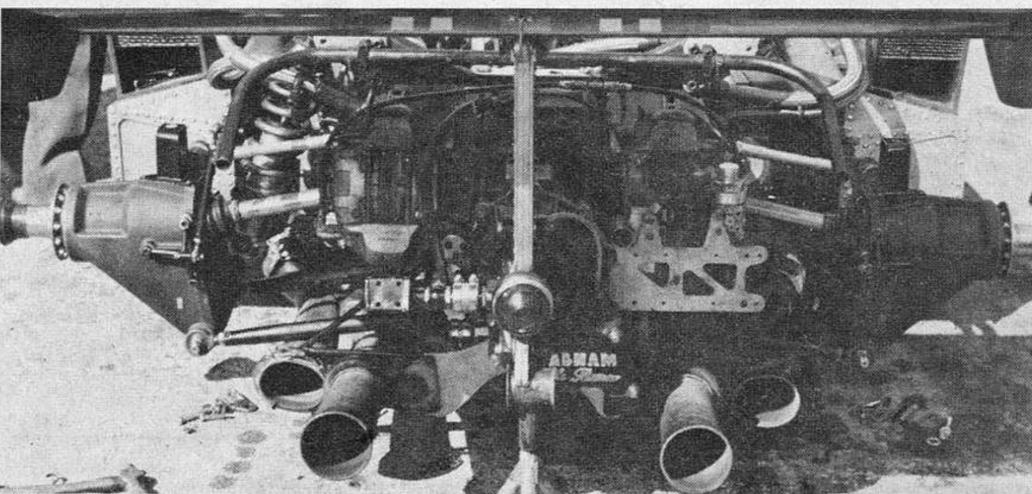
Il fulcro inferiore degli ammortizzatori posteriori è ora infatti sul portamozzo, il che ha permesso di pulire la zona, eliminando il supporto a traliccio preesistente.

Novità importante di questa macchina, è che è stata utilizzata su quella vecchia, e l'alettone posteriore che Regazzoni ha portato personalmente a Kyalami dall'Italia. È stato disegnato dallo studio di Giacomo Caliri e di Marmioli, gli ex tecnici della Ferrari che sono diventati indipendenti. Questo alettone ha la forma a trapezio, cioè con la parte anteriore appuntita, ed è sdoppiato nella parte posteriore.

**SHADOW** - Oltre al cambio di colore, ora



La scatola del nuovo cambio fatto dall'Alfa Romeo per la Brabham. A 6 marce, abbassa il motore ed ha la coppia conica più robusta



La Brabham-Martini BT 45 ultima versione comporta bracci paralleli inferiori nella sospensione posteriore al posto del triangolo rovesciato, il nuovo cambio fatto dall'Alfa, e nuovi supporti per l'avviatore pneumatico



Il nuovo alettone della Ensign lo ha fatto a Modena il « Fly Studio », degli ingegneri Caliri e Marmioli



bianco con bande azzurre, la Shadow ha presentato una nuova carenatura della parte delle fiancate che interessa i radiatori, adottando anche radiatori più leggeri e più efficaci, che a quanto abbiamo inteso sono stati forniti da una grande casa tedesca costruttrice di automobili, pare la Volkswagen.

**TYRRELL** - Sulla macchina di Peterson è stata sperimentata una nuova soluzione per il sistema di raffreddamento olio, con lo spostamento del radiatore, che era in parallelo dietro quello dell'acqua. I nuovi radiatori olio, più piccoli, sono stati messi in verticale sopra quelli acqua, in posizione fronte marcia, e pare che la soluzione sia valida, pur se comporta sempre la « penalizzazione » di molte tubature che accrescono il peso della macchina.

**LOTUS** - Entrambe le macchine avevano la parte superiore delle fiancate che si prolungava verso le ruote con una sopraelevazione come sulla macchina di Nilsson in Brasile. La forma di questa parte finale, tuttavia, era nuova, con una sigillatura verso il motore rappresentata da

## La bi- gomma

A destra, un cerchio della Brabham di Watson con le due valvole per la famosa gomma doppia sperimentale anteriore, che si intravede all'interno

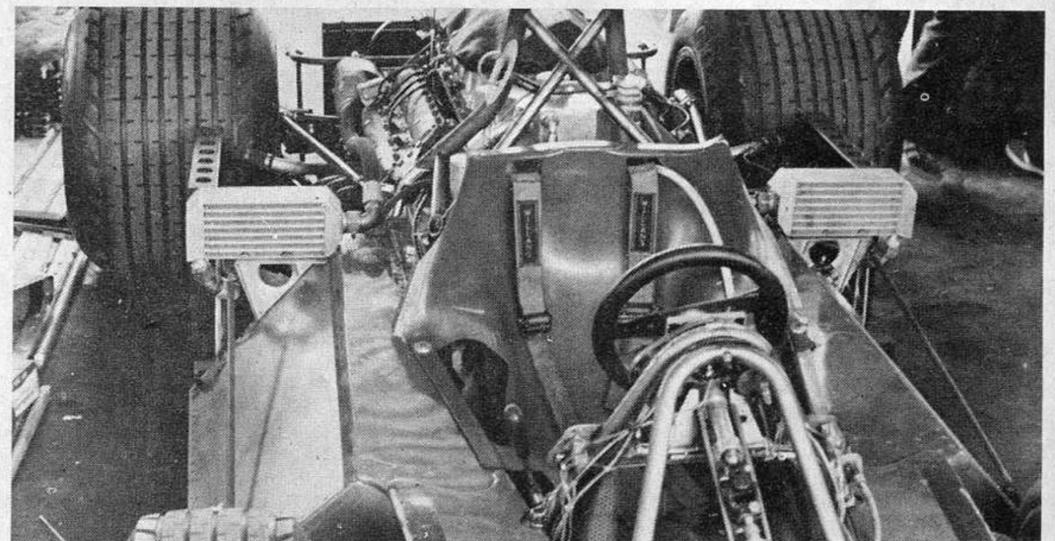


**KYALAMI** - Insieme con le prove comparative tra i vari tipi di carcasse e di mescole, che la Goodyear ha fatto fare nella settimana precedente in Gran Premio del Sud Africa, è stata effettuata la prima prova pratica di una grande novità destinata ad accrescere le condizioni di sicurezza in gara. Si tratta di una gomma praticamente doppia, vale a dire di due pneumatici separati montati sullo stesso cerchio, una soluzione che assicurerebbe la possibilità di marcia in condizioni di una certa tranquillità, in caso di cedimento del pneumatico principale esterno. La soluzione ha lo scopo di permettere di raggiungere i box nel caso di foratura o di taglio di un pneumatico, ma anche quello di evitare le possibili spiacevoli conseguenze di tali inconvenienti.

Si tratta del montaggio su un cerchio di un pneumatico normale, che racchiude all'interno un pneumatico più stretto di due pollici e più basso

di un pollice, tale da lasciare un'intercapedine di un pollice tra esso e quello principale. Entrambi i pneumatici sono dotati dei normali talloni di appoggio al cerchio, talché in pratica si hanno due zone separate di aria in pressione, alimentate da due valvole distinte, come si vede nella nostra foto. Il pneumatico interno è costituito da una carcassa normale ma composta di una sola tela, quindi leggera.

Questa innovazione è stata sperimentata da Watson, che ha compiuto alcuni giri con la gomma principale esterna sgonfia, riuscendo a guidare quasi normalmente. Per ora è prevista la costruzione soltanto di gomme anteriori, più piccole e quindi più facili da fabbricare. L'applicazione generalizzata, tuttavia, è prevista per un futuro non immediato.



Sopra, sulla Tyrrell di Peterson i radiatori olio non sono più paralleli e dietro a quelli acqua, ma sono stati spostati più « all'aria ». A sinistra, il nuovo alettone Surtees, che non è ancora però il triplano di Benzing

un bordo costituito da « spazzolini » simili a quelli utilizzati per la parte inferiore della scocca.

In questa parte, inoltre, le Lotus hanno adottato una soluzione nuova, per ottenere l'effetto suolo che tutti stanno ricercando. In luogo del prolungamento fisso in plastica di molti, o di quelli a spazzola di altri, stavolta le Lotus avevano delle lastre di materia plastica leggerissima fissate alla scocca con cerniere e che erano a movimento libero verso l'alto e verso l'interno della macchina.

**SURTEES** - Niente di particolare, salvo la adozione, delle bavette inferiori che si stanno generalizzando. Pare però che la soluzione non abbia dato tanta soddisfazione, ed in gara non è stata usata. Sulla macchina di Brambilla è stato adottato un nuovo tipo di alettone, a bordo anteriore rettilineo, ma purtroppo non è stato possibile sperimentare un nuovo tipo di alettone, a quattro sezioni, che è stato disegnato dall'italiano Benzing e che sarà provato a fondo tra non molto.

**MARCH** - Durante le prove la March ha sperimentato parecchie innovazioni, con anche l'allargamento della carreggiata, ma per la gara le macchine sono state riportate esattamente alle condizioni primitive, come in Sud America. Le modifiche saranno sperimentate ulteriormente in Gran Bretagna.

**LIGIER** - Modifiche alla carrozzeria, come vi abbiamo già detto, con la adozione di prese d'aria motore molto simili a quelle che aveva la Ferrari fino al Brasile. Per le Ligier il grosso problema da risolvere resta la affidabilità del motore, che in questa gara ha dato risultati abbastanza buoni, senza i tanti guai verificatisi in Brasile e Argentina. Pare che la origine delle rotture sia nella nuova distribuzione, che provocherebbe vibrazioni capaci di far entrare in risonanza le molle valvole e quindi sottoporre le sedi di valvola a martellamenti che alla fine riducono notevolmente la tenuta, diminuendo la compressione.