

V8/Blog Scans

*DIARIO AFRICANO DEL
CAMPIONE DEL MONDO*

Contento per NIKI



A VRETE già letto tutto sulle circostanze della morte di Tom Pryce e del commissario durante il GP sudafricano. Benché fos-

James Hunt

CONTINUA A PAGINA 9

Citizen Grand Prix del Sud Africa, primo giro alla Clubhouse. Nell'ordine Hunt, Lauda, Scheckter, Depailler, Pace, Mass, Andretti, Peterson, Fittipaldi, Reutemann, Nilsson



Stessa curva, sette giri dopo. Ora è in testa Lauda, davanti ad Hunt che non ha finito di retrocedere, poiché sarà passato anche da Scheckter e da Depailler. I tifosi della Ferrari esultano (a destra), mentre Teddy Mayer volta le spalle e se ne va altrove (fotocolors ATTUALFOTO)

Al computer avevo vinto io!

CONTINUAZ. DA PAG. 7

se un incidente inconsueto, non causato né da un errore del pilota né da un difetto meccanico, temo che sia quel tipo di incidente che può capitare veramente nella maggior parte dei paesi, salvo in Inghilterra e negli Stati Uniti.

Ho sempre detto, da quando sono diventato pilota di GP, che finché non ci sono commissari addestrati professionalmente ad alto livello e soprattutto provvisti di esperienza, ci saranno morti e feriti non necessari nelle corse automobilistiche. Non fraintendetemi, non sto accusando i commissari, perché non è colpa loro se l'addestramento e l'esperienza non bastano. Lo sport automobilistico dovrebbe procurare i servizi e il denaro per formare commissari addestrati in maniera professionale e che possano avere l'esperienza necessaria.

E se c'è voluta la morte di Tom per impressionare il massimo organo direzionale, allora almeno egli non sarà morto vanamente.

Dopo le corse sudamericane ho passato diverse settimane, quasi ininterrotte, a casa mia in Spagna. Ho colto l'occasione di riprendere il mio allenamento e ho giocato molto a golf. L'inizio di primavera è il momento migliore dell'anno nella mia zona, perché il tempo è abbastanza buono, ma non c'è troppa gente nei giorni di festa. Uno o due amici mi hanno fatto visita e anche mio fratello è venuto giù qualche giorno per passare un po' di scartoffie. Era la prima vera occasione di lavorare seriamente sin dal settembre scorso, quando le corse sono diventate un po' più emozionanti.

In quel periodo ero venuto in Inghilterra per il Premio Tarmac ed ho visitato una mostra d'automobili da corsa in Germania; a parte questo, è stata un'occasione più che ben accetta di riposare.

Speravamo di usare le solite prove preliminari di Kyalami per effettuare un po' di lavoro alla M26. Molti ci hanno chiesto perché ci dessimo da fare con la M26 quando la M23 è sempre una macchina vincente. Altri hanno fatto intendere che la M26 debba essere certamente un fallimento, altrimenti l'avremmo già impiegata, come era stato annunciato nel luglio scorso. La risposta è che, infatti, il continuo successo del-

la M23 ha ostacolato il nostro progresso con la M26, perché, fino a che la M23 è sempre notevolmente capace di vincere corse, non c'è senso di cambiarla.

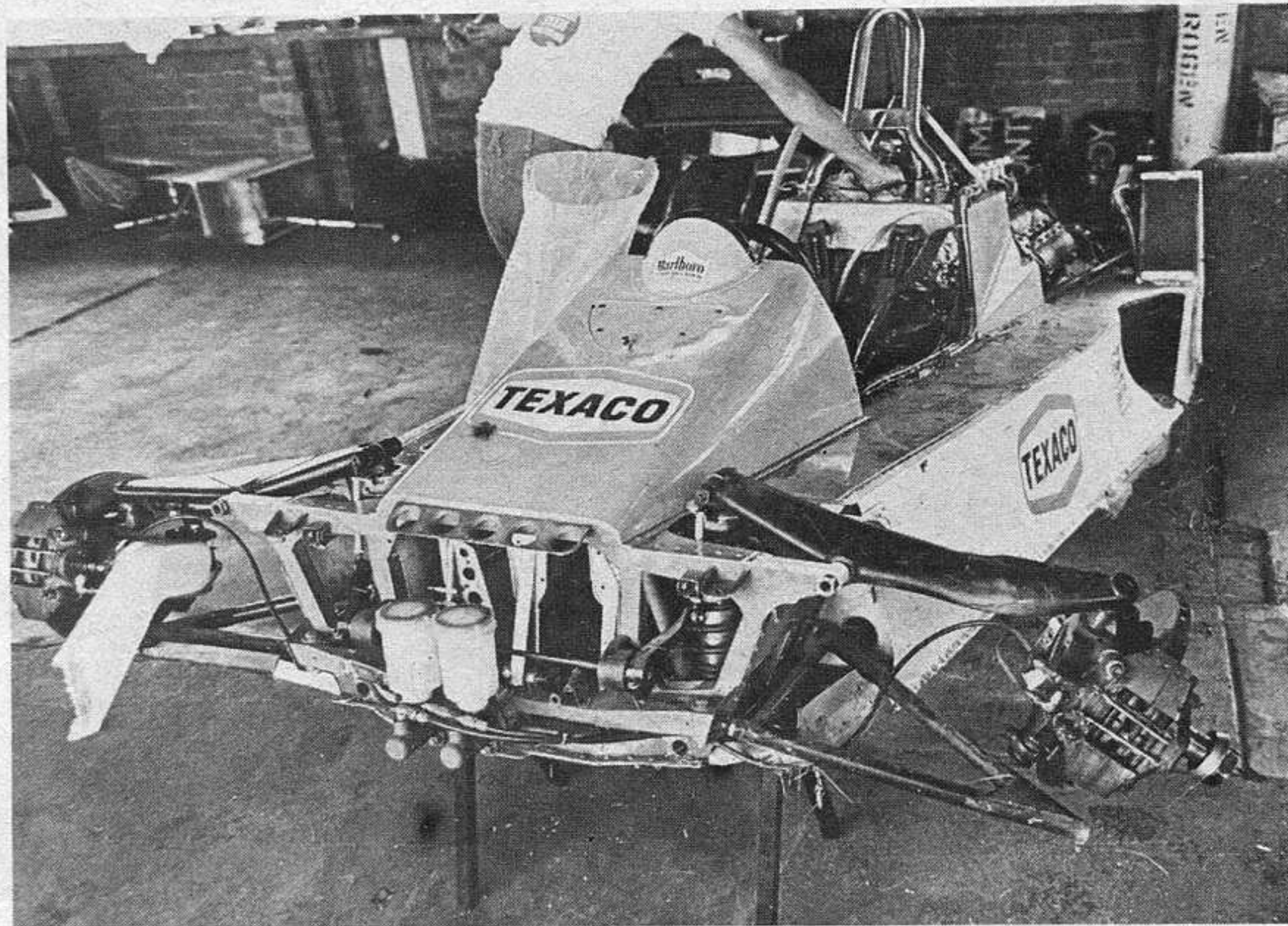
Nello stesso tempo, continuando a correre con la M23, non c'è molta occasione di sviluppare la M26. Tuttavia non nutriamo dubbi che la M26 è migliore e che sarà pronta a rilevare il posto della M23 quando sarà il momento. La nuova vettura ha fondamentalmente gli stessi particolari di sospensione, l'aerodinamica è migliore e la macchina è più leggera e più potente e perciò sarà più veloce.

Non ingannatevi, la McLaren Racing è abbastanza professionale per sapere se qualcosa funzionerà e non è troppo orgogliosa nel disfarsi di una cosa che non funziona. Abbiamo semplicemente bisogno di tempo per provare e

ravano molto di me. Il Sud-Africa è l'unico GP dove non abito in albergo poiché ho amici che abitano vicino al circuito e questo è un cambiamento piacevolissimo.

La sera prima dell'inizio delle prove Jody ed io eravamo invitati dall'ICL South Africa per «correre l'uno contro l'altro» su un nuovo calcolatore. Era programmato per il circuito di Kyalami e si dovevano spingere dei bottoni quando c'erano da prendere delle decisioni. Jody si è messo in testa all'inizio, ma sono riuscito a prenderlo e ho vinto con mezzo secondo. Peccato che non sia andata così, dopo, ma la gara è stata molto divertente.

La nuova M23 per me è arrivata lunedì e abbiamo fatto alcuni giri esplorativi martedì, prima che scoppiasse il motore. Poiché a Jochen era successo lo stesso, eravamo un po' preoccupati che ci po-



Ecco come si è ridotta la sospensione anteriore della McLaren M26 dopo l'uscita di strada di Hunt, durante le prove preliminari Goodyear a Kyalami

approfitteremo del fatto che il GP del Giappone è stato spostato per fare ciò.

Il mio incidente durante le prove preliminari con la M26 a Kyalami è stato causato dal fatto che si erano allentati dei bulloni alla pinza del freno anteriore che hanno tagliato una fetta del cerchione. La gomma si è sgonfiata e ho fatto conoscenza con le reti. Ho effettuato pochi giri con la M23 di Jochen Mass, dopo che l'addetto a scrivere nomi e segni sulle macchine (e «responsabile per i divertimenti») Lance Gibbs, ha coperto il nome di Jochen e la bandiera tedesca, che si trovavano sul fianco della macchina, e ha scritto sopra la bandiera in grandi lettere: UNION JACK, ma non sono mai riuscito a andare veramente bene ed ero molto distanziato dai primi nelle prove libere.

Durante il fine settimana ho giocato molto a squash e a tennis e i miei ospiti si cu-

tesse essere un errore comune, e così abbiamo montato il motore che avevo usato in Brasile per le prove ufficiali. La prima giornata fu un fiasco e così ci era rimasta l'ultima ora di giovedì. E' importante ricordare che, sebbene la mia macchina fosse una M23, essa era tuttavia nuova di zecca e non aveva girato affatto prima di arrivare in Sud Africa.

Le mie speranze per la corsa erano particolarmente forti. Carlos Pace era accanto a me in prima fila, e proprio dietro di me c'era il molto fiducioso Niki Lauda. La tirata dalla partenza alla prima curva a Kyalami è molto lunga e prevedevo che entrambi mi sarebbero passati davanti nel primo giro, a causa dell'accelerazione dei loro motori. Sapevo inoltre che la mia macchina non sarebbe stata particolarmente veloce sul lungo rettilineo (non lo era mai stata, poiché ha la carreggiata abbastanza larga)

e l'unica mia possibilità era di cercare di tenere il passo (guadagnando terreno nelle curve) e sperare nei ritiri degli altri.

In gara ho guidato nei primi giri, penso che Pace abbia fatto un po' di confusione alla partenza, poiché il mio via non è stato particolarmente buono. Era assai chiaro che primo o poi Niki mi avrebbe preso e anche Jody seguiva abbastanza velocemente.

Sono stato molto contento che Niki abbia vinto la corsa; secondo me ha guidato bene come dal Canada l'anno scorso, e da allora mi sono sempre aspettato che vincessero. La cosa piacevole è che questa vittoria farà tacere tutti coloro i quali pensavano che egli avesse «perso i nervi». La sua vettura ha avuto tutti i tipi di noie, alla fine della corsa sudafricana, ed egli le ha controllate in maniera superba.

Chi avrebbe mai detto che Jody Scheckter si sarebbe trovato in testa al campionato dopo tre prove? Debbo ammettere che io non l'avrei mai detto.

Per quanto riguarda gli altri piloti e teams, debbo dire che Jochen mio compagno di squadra, ha disputato un'ottima corsa dopo una partenza sensazionale dalla settima fila (era 6. nella prima curva). Anche John Watson è andato bene con la Brabham e Brambilla sembrava competitivo con la Surtees.

Ho ora un programma molto serrato di apparizioni pubbliche prima della Corsa dei Campioni. Andrò in Svezia, Danimarca e Finlandia questo fine settimana per la Vauxhall e Marlboro, e faremo uno «spot» televisivo per la Texaco la settimana prossima. Non vedo l'ora di tornare a correre in Inghilterra, di nuovo a Brands, in occasione della Corsa dei Campioni, e spero che veniate tutti quanti a passare una bella giornata. Benché non vengano le Ferrari, sarà lo stesso una buona occasione per vedere le nuove Brabham, le Tyrrell modificate e la nuova Lotus. Mi auguro di poter ripetere la vittoria dell'anno scorso, ma ci saranno avversari molto forti.

E infine alcuni punti su cui i lettori hanno chiesto il mio parere. Uno mi ha chiesto di commentare la sei ruote. Mi dispiace, ma non ne ho mai pilotata una e perciò non posso veramente aver un'opinione.

Qualcun altro voleva sapere se mi affatico mentre corro, la risposta è un accentuato sì, e per questo cerco di rimanere il più possibile a posto fisicamente, allo scopo di conservare le mie forze e la concentrazione per l'intera corsa.

j. h.



BRAMBILLONE CARICATISSIMO HA SCOPERTO GLI SCI (MA CONSERVA UN'AMAREZZA):

«Se aspettassi ancora una Ferrari correrei a piedi...»

Però un piatto di pasta a Vittorio non l'hanno negato a Kyalami nel box di Lauda...

LONDRA - Incontrare piloti di F. 1 all'aeroporto internazionale di Heathrow è abbastanza facile. Ci è capitato più di una volta. La settimana scorsa è stata la volta di Vittorio Brambilla, anche lui nei guai per i ripetuti scioperi delle linee aeree, di ritorno da Kyalami.

— Ciao Vittorio, come è andata?

« Bene, sono veramente soddisfatto. Credo di aver fatto una bellissima corsa e se non fosse stato per la frizione che mi è rimasta giù in partenza potevo fare il terzo. Speriamo che finisca anche per me questa rognia. Comunque partito ultimo, ne ho rimontati parecchi. Ora la macchina va veramente bene, è molto equilibrata, e vedrai che con il cambio a sei marce che monteremo tra breve riuscirò a portarla a qualche grosso risultato ».

— E la squadra come funziona, si parla ancora di una terza macchina?

« Quella della terza macchina credo sia una cosa inventata. Non credo che John con il quale sto facendo un ottimo lavoro abbia intenzione di disperdersi con tre macchine, quando lui sa benissimo che per vincere bisogna curare poche

vetture. Ci sarà invece certamente da ora in poi la seconda macchina con Binder. L'austriaco è andato bene in Sudafrica, ed era la prova definitiva che John voleva. Ora gli ha fatto firmare un contratto per tutta la stagione. Piuttosto ho letto una storia spiacevole su Merzario, che io non lo avrei aiutato per venire alla Surtees. Cosa sono queste storie?... Tu sai bene che se c'è stata una persona che ha agevolato i contatti con Arturo sono stato proprio io. Sai che con lui non ci sono problemi: sono l'unico pilota che in Alfa Romeo va d'accordo anche con Arturo che come tu sai ha un carattere abbastanza deciso. Comunque va bene così, lo sai che per me va bene tutto... ».

Ormai bisogna salire sull'aereo. Naturalmente Vittorio è curioso di sapere come sono andate le cose a Silverstone, e cerchiamo di scambiarci informazioni l'uno con l'altro.

« Chi è Neve, il canadese? Ah, no, il belga... bisogna che lavorino alla March per ritornare competitivi. Cosa ha fatto in Sudafrica la March? Solito... Ora forse ci correrà Alan Jones... ».

Il discorso sulla March si presta subito a un parallelo tra il team vecchio appena abbandonato e quello nuovo. « Non c'è solo differenza, c'è un abisso. Jahn Surtees è molto più organizzato, fa veramente le cose per bene, non come alla March. E poi tu lo sai, è solo questione di soldi e di organizzazione. Guarda la squadra di Wolf. Ci saranno una quindicina di tecnici, un progettista di valore, due macchine e un'organizzazione perfetta. In più c'è Jody con una gran voglia di vincere. Così vengono i risultati. Comunque anche noi stiamo lavorando a fondo e ora la macchina è veramente ben equilibrata. Ora io farò la Corsa dei Campioni a Brands Hatch: per fortuna che il Giappone è stato spostato, altrimenti con questi trasferimenti aerei si va nei matti... ».

— Ma per gli altri programmi, le altre attività, come fai?

Sorrisetto malizioso del Vittorio, orgoglioso della sua riservatezza. « Di me queste cose non le potete sapere, ma io è da più di un mese che giro a Balocco con l'Alfa. Ora la macchina va veramente bene: io poi me la sto personalizzando ma non so con chi correrò, forse con Pace ».

— Gli ricordiamo che Carluccio Facetti pare sia tornato all'Alfa.

« Davvero c'è Facetti? Strano. Io non sapevo niente. Comunque sono contento, Carlo è molto bravo come collaudatore, è un professionista serio. E poi è un italiano in più in squadra. Servirà certamente perché all'Alfa potrebbero fare tre macchine, e la mia non sempre sarà disponibile ».

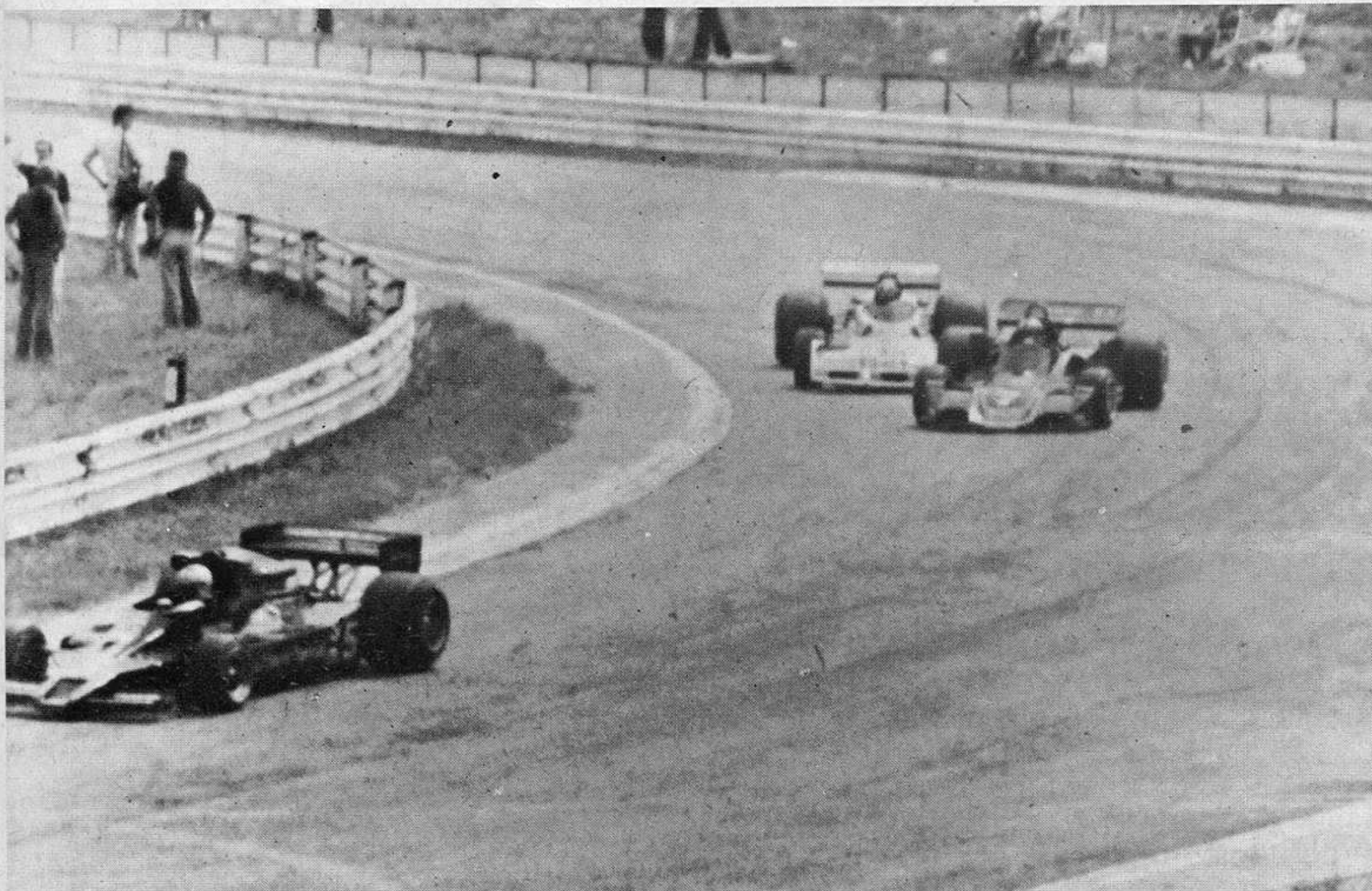
Questo richiamo al pilota italiano ci fa veramente piacere, e naturalmente torniamo alla carica.

— Ma cosa pensi di questi giovani italiani, che stanno venendo su bene, ma stanno macerandosi nell'attesa di un motore Ferrari?

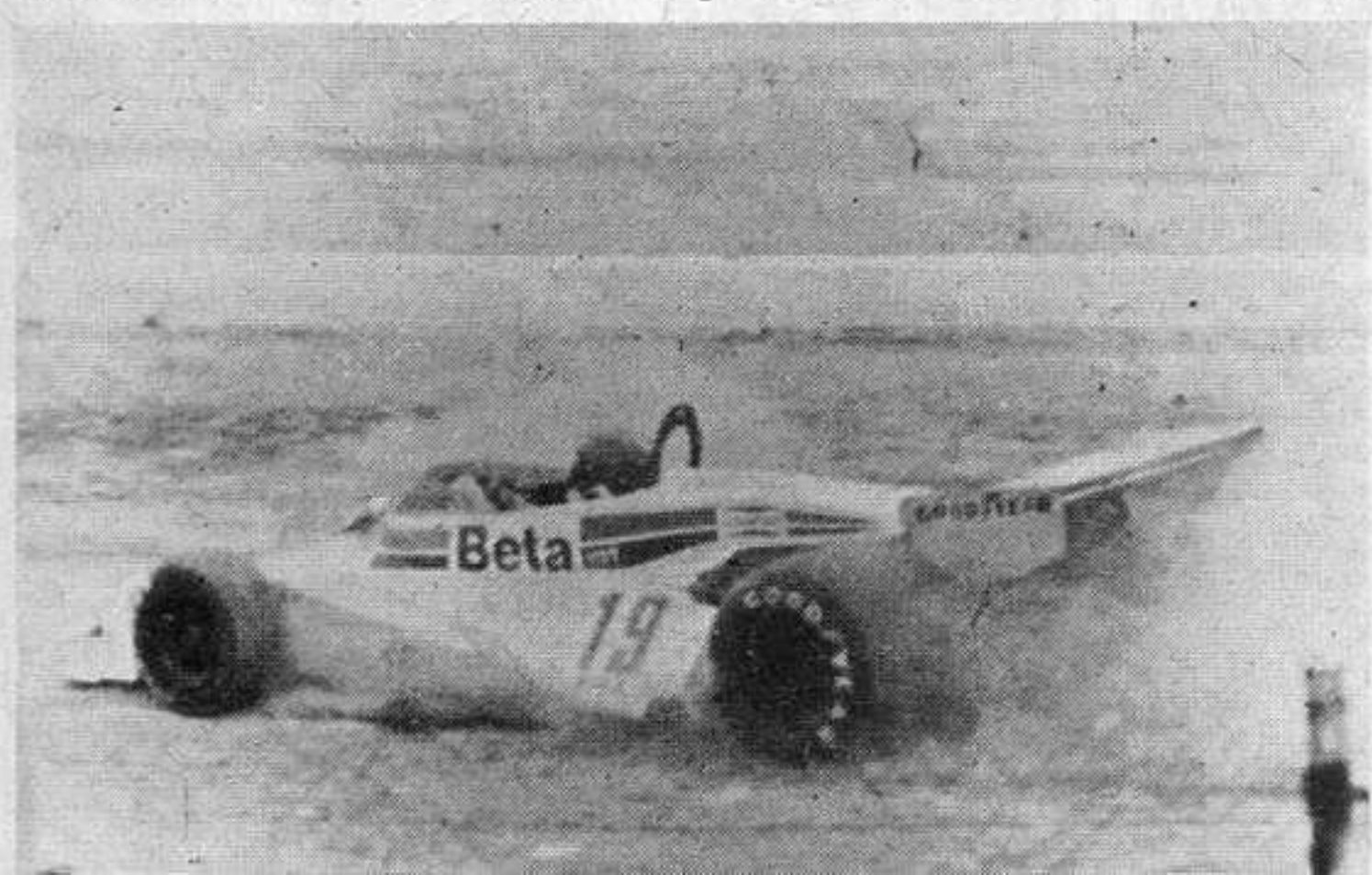
« Poveretti, io gli faccio tanti auguri, ma vorrei che non si facessero delle grandi illusioni. Guarda me: non che mi sarebbe dispiaciuto correre con la Ferrari, anzi rimane uno dei miei sogni. Ma se dovevo aspettare Maranello a quest'ora sarei a piedi. Io sono andato a bussare ad altre porte portando con me i miei risultati, le mie capacità. E ho trovato altrove chi mi ha dato fiducia. Ma se dovevo aspettare una macchina da Ferrari, l'aiuto della CSAI, buonanotte. Io comunque finché sarò in grado di spingere il pedale più forte degli altri non avrò problemi. E vedrai che prima di fine stagione qualche risultato lo farò ancora. Ora cerco di riposarmi un po', diciannove ore di aereo mi hanno un po' stancato. Spero di poter andare un po' a sciare. Che bello lo sci! Mi piace da matti... Sai che adesso i miei figli corrono? L'altro giorno hanno fatto uno slalom. Appena posso corro all'Aprica dove ho un appartamento in affitto e mi lancio in discesa. E' bellissimo! ».

— A proposito di altri sport, mi ricordo che eri forte anche con le biciclette: anzi ci aspettavamo avresti vinto la gara dei piloti a Interlagos — Vittorio si gratta il nasone sbruciacchiato dal sol d'Africa.

« Taci, va' là. Io stavo andando molto bene, ero in testa fino a trecento metri dal traguardo. Facevamo il circuito di Interlagos al contrario, con la salita finale. In vista del traguardo è arrivato il Perkins come un fulmine e mi ha passato che sembravo fermo, sai cosa vuol dire fermo? E dire che io spingevo un bel rapporto. Comunque è passato talmente di forza che ho detto non c'è niente da fare. Poi sono arrivati anche Emerson e Hoffmann attaccati a... un motorino! Allora ho capito che non era una cosa seria, e ho lasciato andare... ».



La Surtees-Beta di Brambilla è stata la vettura che ha più movimentato il GP del Sud Africa. Sopra, Vittorio cerca il sorpasso di Watson, ma si sbilancia e arriva «lungo» nella sabbia (sotto a sinistra). Nell'ultima foto, ecco la parte anteriore della TS 19 danneggiata dal piccolo urto (ATTUALFOTO)



V8/Blog Scans

LONDRA - Il GP sudafricano è stato una gara di estremi, per me. Euforia e frustrazioni. Nelle prove libere di giovedì avevo registrato il giro più veloce che sia stato mai fatto su questo circuito di Kyalami veloce e pieno di curve: quasi 2 secondi migliore del record esistente. E' stata un'emozione tremenda!

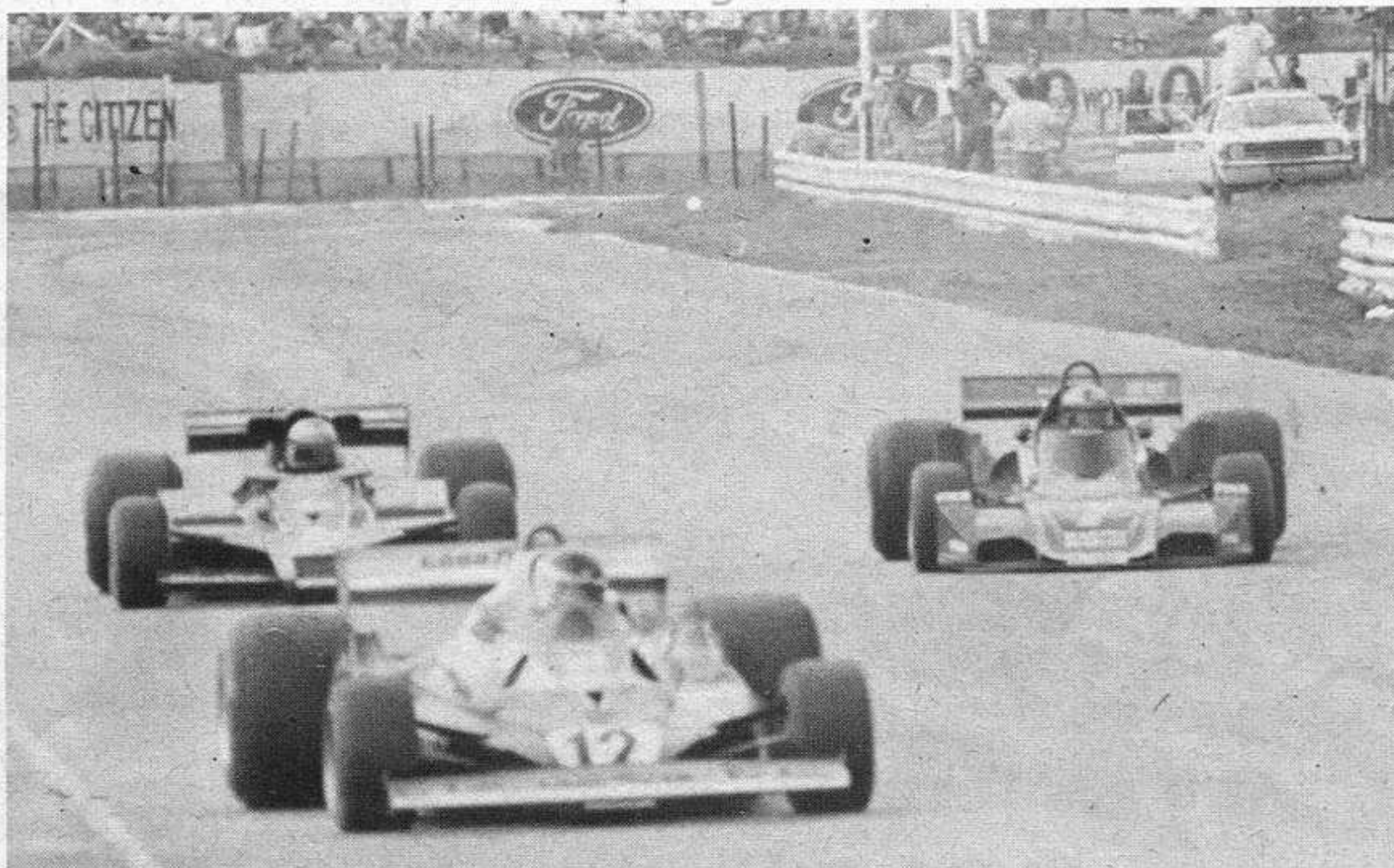
Però al momento delle prove ufficiali le condizioni del circuito erano cambiate. Non sono riuscito a ripetere il tempo super veloce e così l'onore del giro più veloce è andato a James Hunt. Ero più lento di un secondo, eppure la lotta era così serrata che questa differenza di un secondo mi poneva all'11. posto. Così mi sono trovato in sesta fila dello schieramento, sentendomi molto frustrato. Infine sono arrivato sesto e ho ottenuto il mio primo punto nel campionato di quest'anno per il team Martini-Brabham Alfa. Tuttavia le frustrazioni dovevano continuare per l'intera corsa.

Alla partenza sono rimasto intrappolato dietro la Ferrari di Reutemann. Eravamo più o meno alla pari, ma avrei potuto passarli in alcuni punti del circuito. Però le cose non sono tanto semplici con Carlos! Non c'era modo per fargli dar strada ad una macchina appartenente al team che egli aveva lasciato l'anno scorso. Dal punto di vista professionale si dovrebbe descrivere la sua tattica come « fare buon uso dell'intera pista ».

Questo è uno dei problemi del circuito di Kyalami: è buono, ma è un circuito facile, che significa che chiunque riesce a mantenere una velocità costante sul giro.

Ho passato Emerson e Ronnie nei primi giri e poi Reutemann ha passato Andretti, il che ha lasciato Mario e me a lottare l'uno con l'altro. Al 20. giro l'ho sorpassato poi mi ha ripreso al 34. Mario tentava con determinazione di passare Reutemann ed io sono rimasto indietro per la lunghezza di alcune vetture, perché sentivo che sarebbe successo un incidente. E naturalmente così è stato. Si sono toccati all'ingresso della curva Clubhouse, Mario ha fatto un testacoda fuori pista e si è dovuto ritirare, e Carlos ha fatto un mezzo testacoda. Così ho potuto passare, aggiudicandomi il 7. posto.

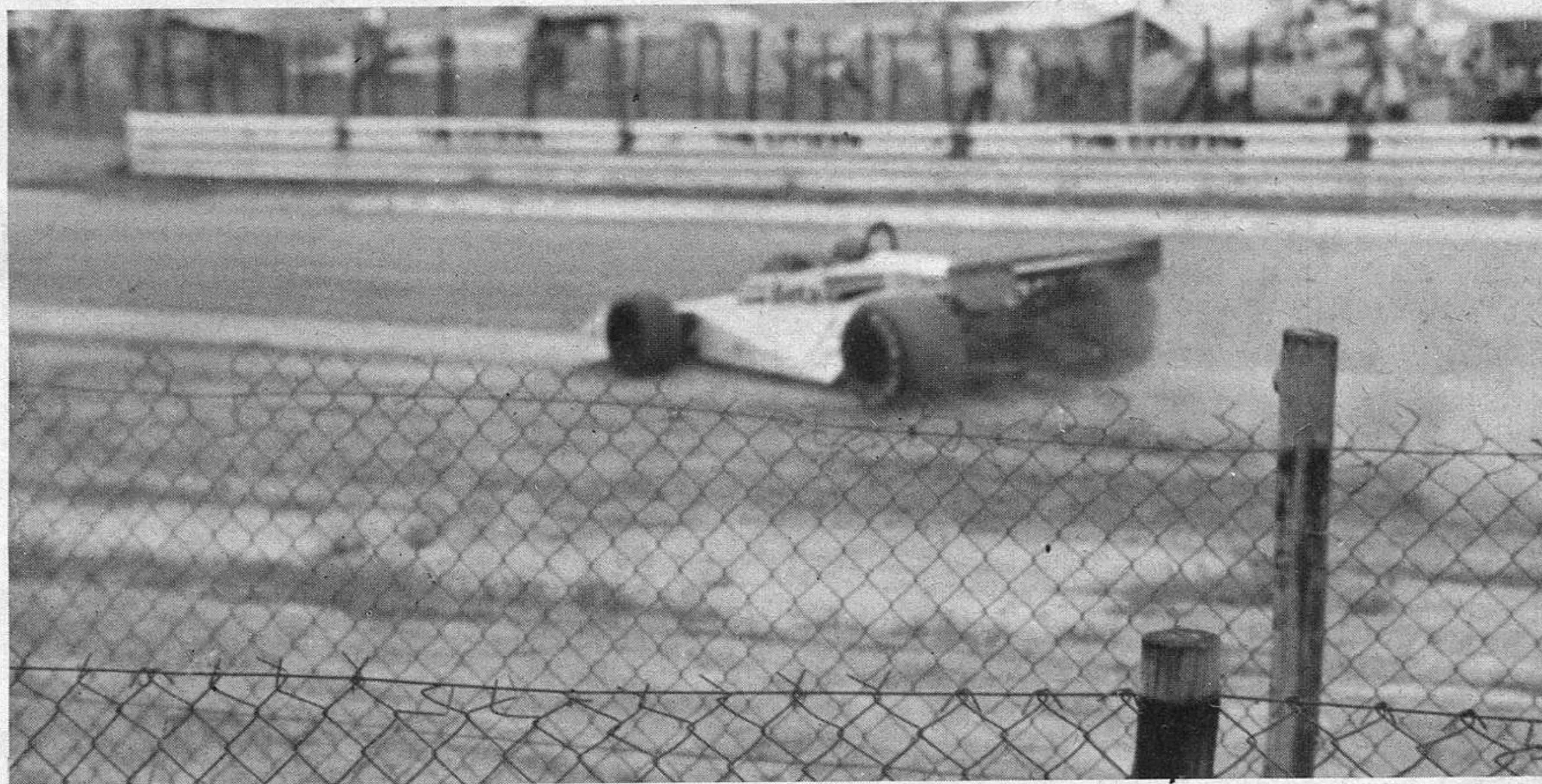
Il problema successivo per me era l'italiano Brambilla che mi attaccava deciso. L'ho trovato diverse volte che tentava di inserirsi all'interno all'ingresso della curva verso destra di Crowthorne che si prende ad oltre 200 orari. Con il fumo che veniva fuori da sotto tutte quattro le ruote, sembrava quasi un mostro in movimento. Durante uno di questi tentativi ha colpito le



Watson ed Andretti alle prese con Reutemann. Per Watson è stato impossibile passare l'ex-componente del team Brabham-Martini, per cui ha... lasciato fare ad Andretti, che ha urtato Reutemann facendolo sbandare



Nella seconda parte del GP del Sud Africa, cui si riferiscono le note di Watson, l'irlandese è stato impegnato da Brambilla che però, nel tentativo di passare è finito nella sabbia, come vediamo nella foto qui sotto



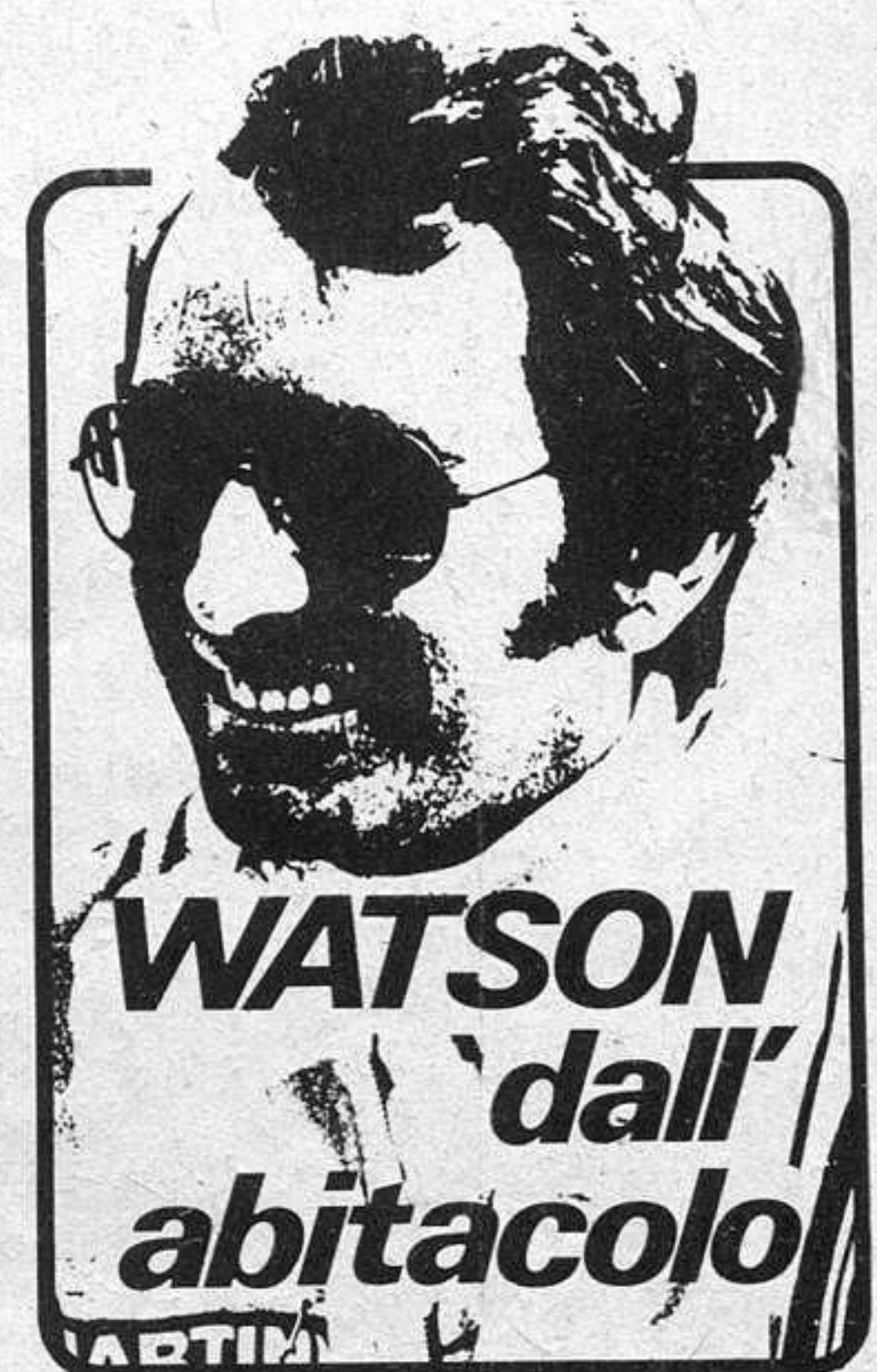
mie ruote posteriori ed è uscito di pista sulla sabbia, però debbo dire a suo credito che ha tenuto la vettura grosso modo nella giusta direzione ed è tornato in pista.

Carlos Pace, mio compagno di squadra, ha dovuto fermarsi ai box per cambiare le gomme anteriori, che si erano consumate e questo mi ha fatto salire al sesto posto, dove sono rimasto fino alla fine.

E' stato bello vedere Niki Lauda di nuovo vincere, e credo che tutti siano stati sinceramente compiaciuti, do-

po i terribili problemi della stagione scorsa. E' stato un giusto compenso per il coraggio personale di questo uomo.

Entrambe le Lotus hanno avuto serie difficoltà con i motori. Però quando avranno motori alla pari delle vetture, allora saranno veramente delle serie sfidanti. Mario è stato in grado di fare cose fantastiche nelle curve del circuito, ma giù per il rettilineo non poteva farci niente. Patrick Depailler con la sei ruote Tyrrell ha disputato una corsa burrascosa, con un momento



**Sono ansioso
di riavere
la BT 45 B
a B. HATCH**

bruttissimo quando James lo ha spinto all'ingresso di Crowthorne, costringendolo ad effettuare la manovra di sorpasso con tre delle sei ruote sulla sabbia.

Il tragico incidente che ha causato la morte di un commissario antincendio volontario e di Tom Pryce è stato del tutto inutile. Eppure non è un incidente per il quale si dovrebbe cercare di attri-

John Watson

CONTINUA A PAG. 20

CONTINUAZ DA PAG. 19

buire delle colpe. Dovrebbe essere accettato come incidente bizzarro e lasciato come tale. Si trattava semplicemente del fatto che un commissario addestrato per l'antincendio ha fatto istintivamente la cosa giusta, precipitandosi verso la scena del fuoco al più presto possibile. Purtroppo ha attraversato la pista sul basso di un dosso che impedisce la vista e che affrontiamo a 160 miglia orarie. Un posto in cui non c'è tempo per reagire, da parte del pilota.

Continua la controversia per quanto riguarda la corsa al Nurburgring e la Ferrari ha fatto intendere che, se Niki Lauda dovesse decidere di non correre lì, loro non ci andranno. La situazione è assai semplice. L'anno scorso gli organizzatori ci hanno detto che avrebbero fatto un lungo elenco di modifiche al circuito. Se tengono fede alle loro promesse sarò contento di correrci. Mi piace il Ring e lo preferisco certamente a Hockenheim. Però, se gli organizzatori non fanno le modifiche e non soddisfano la commissione d'ispezione della CSI, non vedo proprio come si potrà correre lì. Io capisco ed approvo il punto di vista di Niki sulla faccenda. Egli ha detto l'anno scorso agli organizzatori, prima della gara, che il circuito non era sicuro e che non era possibile piazzare uomini sufficienti lungo un circuito di tale lunghezza. Ha avuto ragione lui e loro hanno avuto torto. E' mancato poco che Niki ci rimettesse la vita, per questo.

La nostra nuova macchina, la BT45B, promette ottimamente. Era la vettura con cui ho registrato il giro più veloce a Kyalami e che Pace ha poi usato in corsa, con buoni risultati, prima di fermarsi ai box per cambiare le gomme. La scatola del cambio modificata permette una migliore scelta dei rapporti e fa sì che il motore sia sistemato più basso nel telaio. Il che, a sua volta, abbassa il centro di gravità e ci dà una migliore maneggevolezza. Tutto ciò, ed in più una sospensione posteriore modificata offre una vettura in cui ho molta fiducia. Piloterò questa macchina in occasione della Corsa dei Campioni a Brands Hatch il 20 marzo. Il calore dell'emisfero meridionale e la quota di Kyalami (1.829 m) non favorivano il nostro 12 cilindri; perciò la Corsa dei Campioni sarà la prima uscita della macchina nel freddo europeo ed a livello del mare. Non vedo l'ora di correre in queste condizioni!

j. w.

In 5 PUNTI un'analisi del terzo GP 1977

Africa nera Africa rossa



SORPASSO (quasi) novità...

E' praticamente la prima volta che Lauda vince «di sorpasso» un GP su Ferrari, escluso quel '74 a Montecarlo, quando costrinse all'errore in partenza Regazzoni. Nelle sue sequenze vincenti l'austriaco era sempre andato via di potenza dalla prima fila. Se non ce l'aveva fatta così, quando aveva dovuto inseguire, non era riuscito a far suo il risultato pieno. Stavolta è scattato bellamente dalla scia di Hunt, lo ha rimontato in otto giri ed ha mantenuto il primo posto sconfiggendo sia il momento di attacco di Scheckter, riportatosi sotto dai 5 secondi di divario iniziali per le conseguenze di quel fumare azzurrino che ha cominciato a venir fuori dal 23. giro dallo scarico destro della Ferrari.

Ma la beffa del roll-bar-lancia, grazie anche al ritmo ormai in souplesse della corsa (i tempi sul giro sono stati di ben 3" superiori anche a serbatoi vuoti rispetto a quelli mostrati nelle prove), gli è stata risparmiata. Così Lauda (come a Montecarlo '75) ha potuto arrivare indenne dall'incalzare del più vicino avversario, ammutolendo il motore proprio negli ultimi metri e tagliando il traguardo sull'abbrivio mentre la bandiera a scacchi siglava il bis '77 della Ferrari silenziosa.

Quanto si ritrova, oltre l'appoggio pieno e privilegiato delle componenti tecniche del team, nella altrettanto riacquistata certezza tecnica dei propri valori agonistici, anche la generosa complicità della buona sorte, significa che tutti gli obiettivi diventano di nuovo possibili.

Non c'è dubbio che, 6 mesi dopo il suo affrettato ritorno alle gare, l'austriaco

270 GIORNI dopo l'ultima sua vittoria in pista (Montecarlo 1976) in un GP mondiale, senza correttivi di decisioni a tavolino, Lauda è tornato alle sue prestazioni belle époque di due anni fa. Ritrovata la protezione piena del gauleiter economico Fiat per Maranello, ha potuto riproporsi come migliore con una Ferrari puntigliosamente ritoccata, anche in quelle aperture di sollecitazione d'aria, ricercate per contribuire con nuove sospensioni, a dare validità di rendimento alla T. 2 con l'ormai ottennale boxer modenese.

Nel week end agonistico, avvilito dall'incredibile appuntamento nero di Tom Pryce (si rinnova nella storia dei momenti migliori Ferrari la coincidenza di qualcosa che guasta il giorno felice), la strategia di Gruppo ha segnato un doppio en plein sudafricano in F. 1 e portoghese in rally.

Rally a parte, in una analisi del risultato africano, rosso e nero purtroppo, che conferma l'incredibile livellamento dei valori di vertice nella classifica in continua evoluzione del mondiale piloti, con tre vincitori diversi in tre prove, va correttamente interpretato in cinque punti il vero responso del purtroppo ancora tragico circuito africano.



Sul podio di Kyalami non c'è l'abituale euforia del dopo-corsa. La tragedia di Pryce ha raggelato molti sorrisi, soprattutto Lauda è apparso turbato

è riuscito a dare — ora a fatti più che a parole — la dimostrazione della sua rigenerazione agonistica dalle fiamme del «Ring». Una rigenerazione che in verità troppi avevano voluto anticipare da sette mesi in qua e che quasi ha svilto la recente dimostrazione che è stata invece quella reale del recupero. Una rigenerazione forse anche umana, ché quel suo mostrarsi serissimo sul podio di Kyalami alla fine, infastidito persino dagli eccessivi sorrisi di gioia di chi lo circondava e aveva tanto presto dimenticato il dramma pagato nel giorno della gioia più terribile, è apparso emblematico del suo sincero tormento per il dramma di Pryce. Si vedeva al video che pensava più a informarsi, Niki, della meccanica dell'incidente tragico col vicino capo équipe della Goodyear (venuto a dividere significativamente la vittoria) che non a compiacersi degli applausi dedicatigli. E questo il giornalista del TG 2, che in serata di sabato 6 marzo ha voluto sottolineare l'ingiustificabilità del rito di vittoria a lacrime ancora calde per l'immolarsi del gallese, avrebbe dovuto altrettanto doverosamente farlo notare.

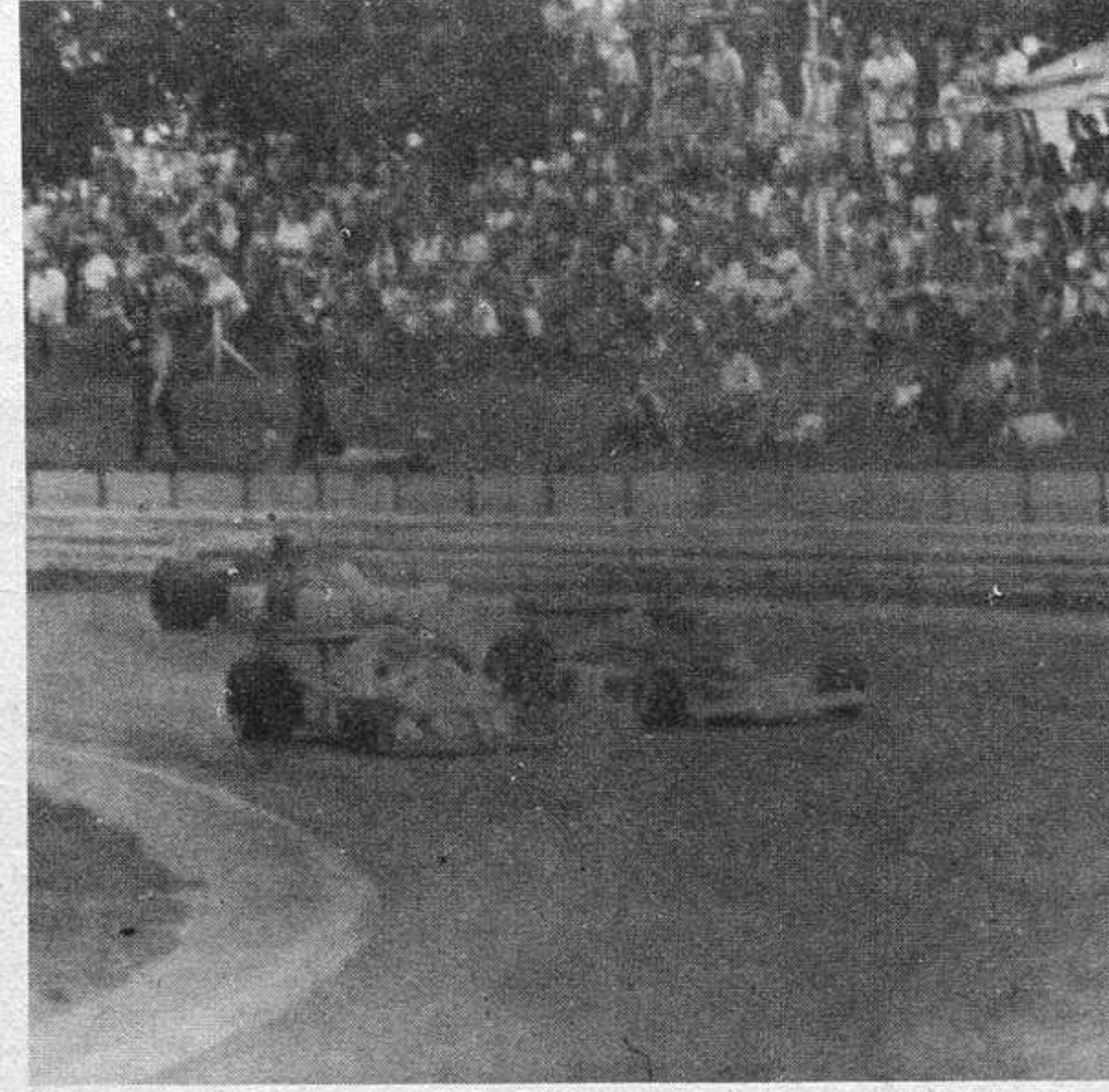
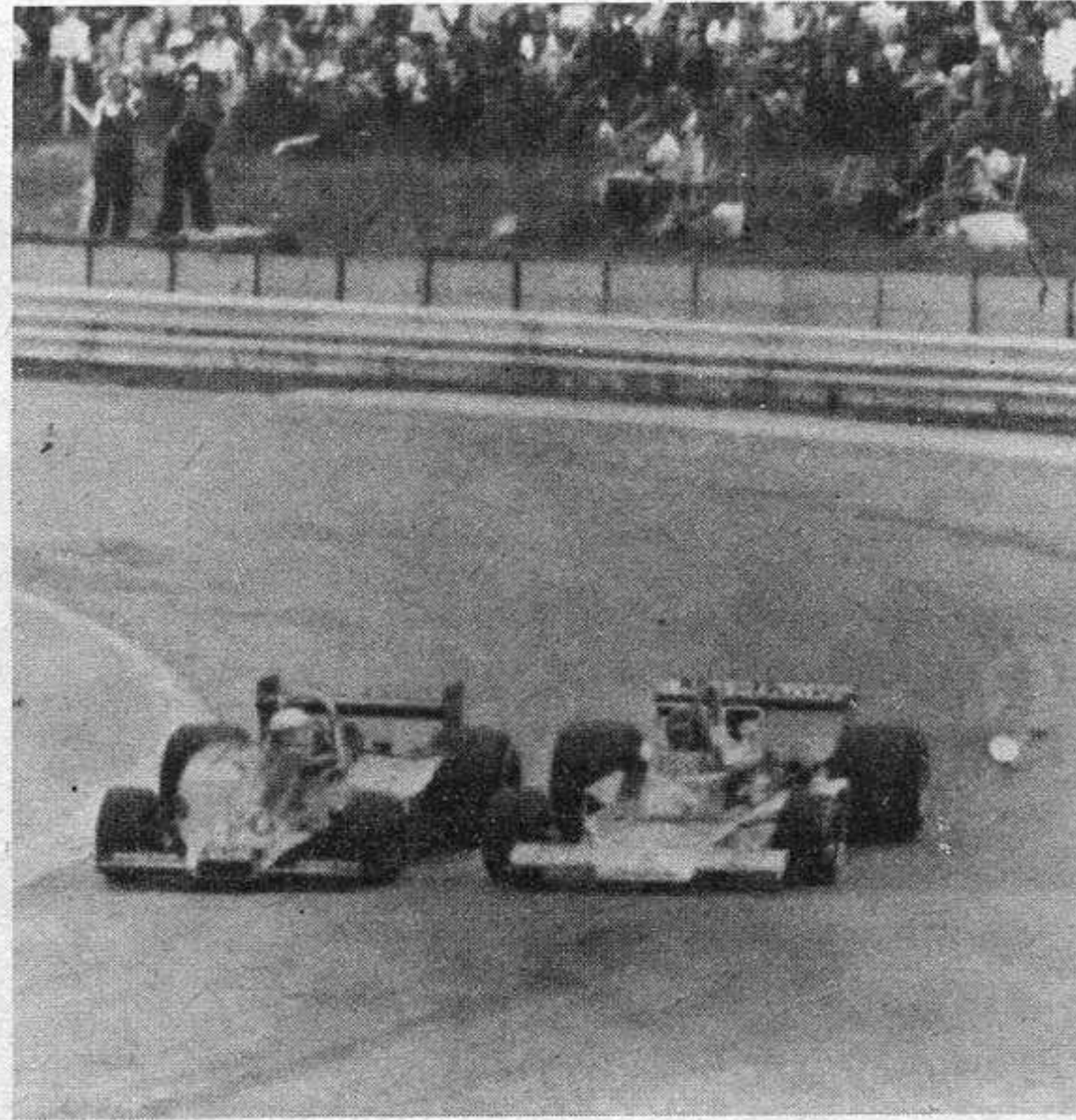
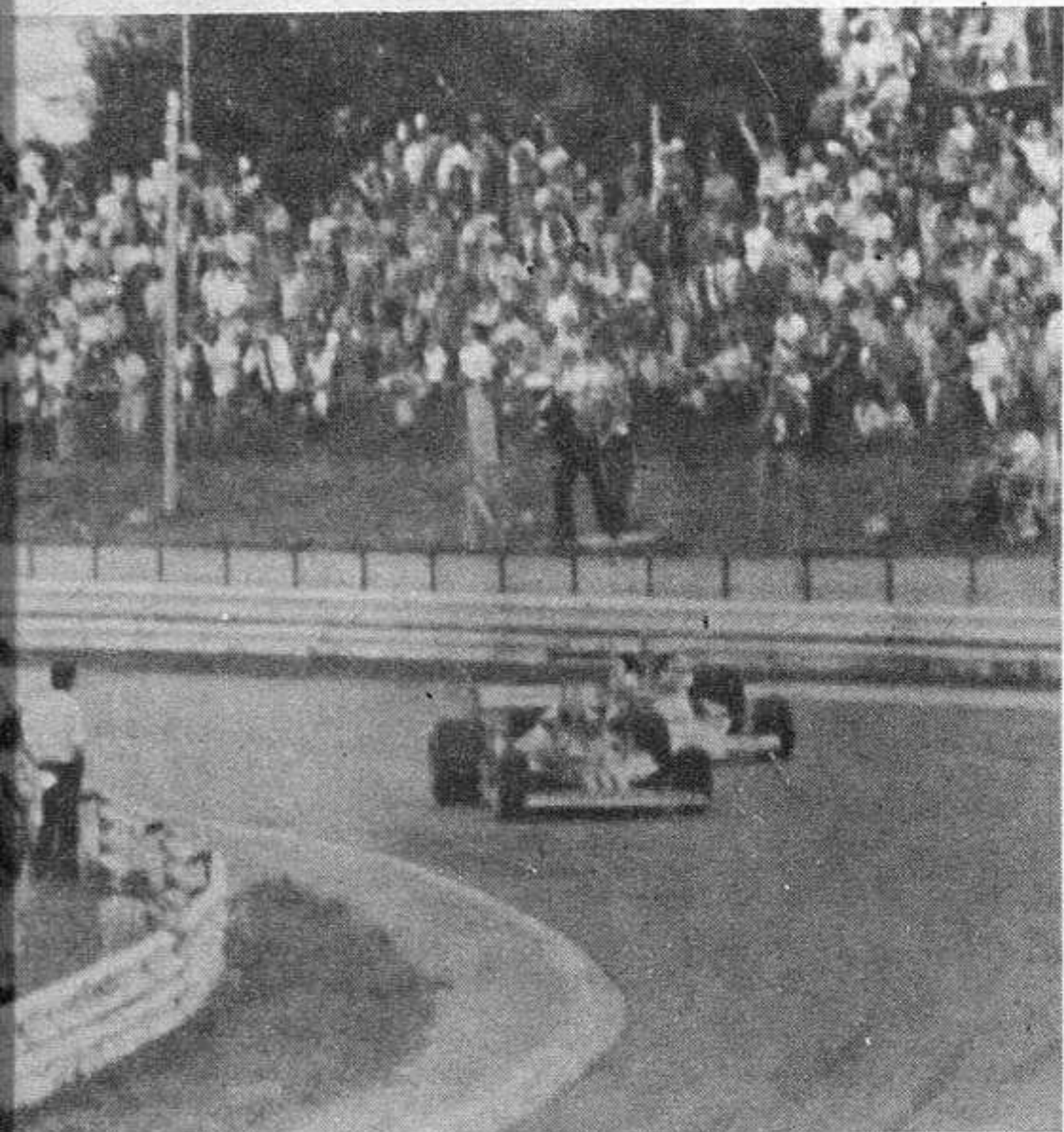
Come i suoi rivali temevano, Lauda è così rientrato di forza in quel clan dei 4-5 mattatori, che in assenza di un supercampione alla Fangio, Clark o Stewart, sono tornati a dividersi la torta di vertice, come nell'interregno degli anni '66-'67, quando più che mai l'alternativa di preminenza restava affidata alla prevalenza di propulsori, come ora lo è anche di telai, di sospensioni e di gomme, nella teleguida, sempre più imposta con la schematizzazione delle piste.



«CARTINA» JODY

Quanto sia valida questa considerazione trova convalida nel comportamento del sudafricano Scheckter, «cartina di tornasole» come pochi per verificare quanto oggi, pur con la conoscenza personale della pista e dell'ambiente, con la determinazione dell'uso del piede pesante, si possa pagare in differenza di risultato a disparità di mezzo meccanico e forse di privilegio gomme.

Il leader del momento della classifica mondiale, grazie ai 6 punti aggiunti ai nove fortunosi argentini, non ha potuto con la sola sua determinazione agonistica, trovare il guizzo per un attacco a fondo. Quella convinzione nei propri mezzi che Lauda ha ritrovato in una T2 non più abbandonata a pochi e contraddittori test (come avvenne dopo la Svezia '76 e fu lamentata dallo stesso Ferrari dopo Brands Hatch, a spiegazione del re-



I tre sorpasso-chiave alla curva Crowthorne, quella che conclude il rettilineo principale del circuito di Kyalami, durante il Gran Premio del Sud Africa. Protagonista negativo il campione del mondo James Hunt, che non ha potuto impedire di essere superato prima che Lauda (a sinistra), quindi da Scheckter (al centro) ed infine da Depailler (a destra). Dei tre, il più drammatico e contrastato è stato proprio quest'ultimo, sul filo dell'urto

gredire delle sue vetture) il roccioso Jody l'ha contrastata certo più con le componenti personali di conoscenza della pista e di qualità agonistica, che non con le effettive possibilità competitive della pur sorprendente Wolf.

La macchina lontana di 2 secondi buoni dalle prestazioni della T2 a Fiorano o nelle piste sudafricane, ha trovato a Kyalami nel piede del suo pilota i cavalli che le mancano in paragone (come ben si vedeva in TV e conferma il computer dei tempi d'accelerazione in uscita dalle curve, affrontate dal più debole con «staccate» strappacuoze).

In questo parallelo è la conferma di quanto il livellamento al vertice dei valori privilegi la componente tecnica su quella umana. Il secondo posto di Scheckter tra l'altro avrà fatto sogghignare di compiacimento quei componenti dello staff ferrarista che avevano perorato l'assunzione di Scheckter in alternativa a Lauda questo inverno. Ora più che mai penseranno che con un Jody sulla T2, forse sarebbe stata altrettanto tagliata — oltre i limitati secondi di margine — la testa ai dubbi sulla portata di preminenza dell'elemento meccanico nel giudizio di qualità delle vetture Ferrari, sotto accusa in Sud Africa per il telaio.

un divario netto, quasi capovolto. Basti pensare al Brasile e al Sudafrica. Oggi, se la macchina se la prepara Lauda, quella standardizzazione non va bene a Reutemann e viceversa. E così c'è sempre in pista una Ferrari... più eguale dell'altra.

Gli echi di questa disparità sono arrivati già dal Sudafrica. Il muso lungo di Reutemann sembra ricalcare quelli che sfoggiava un anno fa in Brabham, quando sotto la percussione del preferito Pace l'argentino era sempre in secondo ordine di valutazione. Sbollito l'entusiasmo brasiliano, lasciato a casa dalle lunghe pre-prove sudafricane, Reutemann non è riuscito a recuperare e ora sa di far la figura del pilota «dal secondo di distacco» da Lauda. E questi alla fiducia in se stesso ha aggiunto la riacquistata certezza dell'ala protettrice torinese e delle sue preminenze decisionali. Certo che, Dio voglia un giorno a Torino e Maranello qualcuno di certi signori faccia altrettanto per un pilota italiano, c'è il caso di riavere finalmente un nome dei nostri al vertice mondiale! (Ma piuttosto forse constateremo che una «protezione» del genere sarà la Fiat a chiederla alla clientela italiana, per la scelta delle sue macchine, invece delle straniere, che non viceversa!).

Per tornare all'eguaglianza in Ferrari, ora quel testa-a-testa Lauda-Reutemann in punti iridati, potrebbe dare suspense doppia al futuro dei GP, se non fosse che l'argentino non è di quelli inversamente proporzionali alle proprie dimensioni fisiche rispetto alle capacità di resistenza morale. Non ha nemmeno la spensierata superficialità di un Regazzoni per poter dare il meglio, se non sente di essere trattato dal suo punto di vista almeno equamente al compagno. Però se si è uomini, bisogna saper imporsi anche a dispetto degli altri.

avuti riconfermati da Ecclestone, anche se agli errori sudamericani ha aggiunto la incomposta prestazione sudafricana, quando pur col tempo finalmente ottenuto di punta, non è riuscito nemmeno a tenere per pochi giri come Watson in Argentina, la posizione che la maggior potenza del boxer milanese accreditava, pur nella difficoltà del suo mantenimento costante, per le penose sospensioni della BT 45 mangiagomme. In Sudafrica un solo pilota guadagnava ad un certo punto su Lauda, ma era troppo lontano perché se ne sentissero gli effetti. Quel pilota era WATSON, che ha realizzato anche il giro più veloce pur con la BT 45 più pesante di 35 chili rispetto a quella di Pace. Ma Watson, pur più coriaceo di Reutemann sul piano psicologico, è altrettanto messo da parte in quanto a test. Dopo il record famoso delle pre-prove di Kyalami, Ecclestone invece di sfruttarlo per le sue migliori qualità competitive rispetto al brasiliano (tanto bravo nelle strategie della tensione verso i colleghi) lo ha messo in condizioni di... non nuocere (anche agli avversari)!

E' veramente paradossale una situazione del genere. Più Pace sbaglia e dimostra i suoi limiti, più trova credibilità. Mise in crisi il team Fittipaldi in F. 2; in Ferrari fu l'artefice «magistrale» del primo screditamento di Merzario; in Surtees riuscì a far smettere di correre Hailwood (che pur era amico fraterno di Surtees); in Brabham, dopo aver costretto Reutemann a far le valigie pagando un riscatto astronomico, ora è riuscito a togliere a Watson, più veloce netto di lui, la macchina migliore. E dire che in Sudafrica, nelle prove con la BT 45 B a cambio nuovo, che ha permesso anche il migliorante abbassamento del motore sulla stessa vettura, tra Pace e l'irlandese c'era un secondo. Ma a Watson, dopo l'exploit, non è stato più permesso di avere questa macchina (l'avrà nella Corsa dei Campioni).

All'Alfa, così come protestano per il ritardo per l'approntamento delle nuove sospensioni, altrettanto non riescono a darsi... pace di questa mortificazione di possibilità. Ad essere maligni si ha quasi l'impressione che Ecclestone... lo faccia apposta, quasi che non abbia piacere di facilitare risultati clamorosi del suo team. E' impensabile una simile politica, ma come interpretare una autocastrazione del genere? Che forse, se prima non ha la certezza di un rinnovo del contratto con l'Alfa, il machiavellico Presidente della FOCA, voglia garantirsi altre simpatie? Vuoi della Cosworth, (che potrebbe cominciare a preoccuparsi delle troppe richieste di acquisto di motori Alfa verificatesi (ne ha chiesti anche Chapman), vuoi della... Ferrari, visceralmente ormai preoccupata — come mostrano persino i suoi tifosi — solo della concorrenza Alfa Romeo, della quale non si digeriscono le voglie di ritorno pieno in F. 1.

5.

La sicurezza non c'entra

Della tragedia Pryce avete visto in copertina la drammatica testimonianza visiva. C'è da ribadire però una cosa, per togliere di mezzo facili generalizzazioni, come ha mostrato di accennare lo stesso Poltronieri nella diretta, con l'accento al problema della sicurezza. Questa volta non si può in verità imputare tanto alla pista come alle macchine una qualsiasi responsabilità sia sulla meccanica, sia sulle conseguenze della tragedia. E' stato un drammatico appuntamento con la sorte (sempre col fuoco per qualche ragione di mezzo...) che più disgraziato nella coincidenza di certi fattori destinati non poteva essere.

Quello Zorzi che si ferma di fronte ai boxes con un principio di incendio, due commissari-pompieri che corrono alla Shadow n. 17. Uno troppo giovane e inesperto che attraversa male non guardando e viene falciato via dall'altra sopraggiungente di Pryce, a 240 all'ora in quel tratto (Zorzi che non si è accorto di nulla, credeva fosse stato lui ad investirlo!), la bombola rossa di estinguente che va a centrare alla tempia destra il malcapitato gallese, gli spacca il casco, e non solo lo tramortisce ma lo uccide in quel momento, la Shadow n. 16 senza controllo che va dritta per 600 metri fino ad agganciarsi con la sopravvivenza Ligier di Laffite, con la quale si schianta sulle reti, frantumandosi in più sul muretto esterno della curva: è quasi impensabile la catena delle coincidenze!

Due «lezioni» casomai, in questo che più di un incidente-da-corsa sembra un incidente-stradale: riconsiderare l'inopportunità degli attraversamenti di pista, specie di personale di sicurezza inesperto. Poi la necessità di spazi di fuga in larghezza e profondità nei punti più veloci. Se non altro ci è stata risparmiata la componente più pesante del fuoco, alla curva Crowthorne, con la conferma che il rispetto delle strutture monoscocca integrali contribuisce per primo a evitare l'innesco dell'incendio per rottura delle protezioni.

Marcello Sabbatini

3.

Una FERRARI più... eguale

In Brasile era Reutemann a filar meglio con la sua 312 T2 grazie all'aletton-rischio, così come Regazzoni a Long Beach l'anno scorso lo fu grazie al miglior motore a tantum. In Sudafrica si è capovolta esattamente la posizione dell'argentino con Lauda. Si ripetono dunque avvicendamenti che fanno scalpore in tutte le epoche agonistiche Ferrari, anche quando la preparazione del mezzo non era così sofisticata (ma era più differenziale il propulsore). Solo un pilota, Manuel Fangio, riuscì a impedire e capovolgere le alchimie delle protezioni di squadra e a guadagnarsi un titolo a dispetto anche delle strategie dirigenziali, ripetendo quello di cui era stato capace solo Nuvolari nelle sue permanenze col «cavallino».

Ora più che mai, tra l'una e l'altra macchina della squadra c'è abitualmente

4.

L'ALFA capovolta

La situazione nel team Alfa-Brabham è la esatta riproduzione alternativa della vicenda Ferrari, pur nella diversa qualificazione, non solo psicologica ma anche di qualità, dei piloti interessati. I privilegi riottenuti da Lauda, Pace li ha