

Crescono
le ambizioni
mondiali F.1

Blog Scans
domenica SPRINT

SCHECKTER paga... fumanti gli interessi del regalo argentino cedendo a **LONG BEACH** negli ultimi 10 km. ed è appaiato da **LAUDA** a quota 19 nel vertice-iride



il giorno di **PIEDONE ANDRETTI**

L'arrivo di Mario **ANDRETTI** davanti a **LAUDA**. Tra poco vola il cappellino di Chapman.

DALL'INVIATO

LONG BEACH - E finalmente « Piedone » Andretti è riuscito a vincere una corsa regolare, togliendo ogni dubbio a chi poteva averne. La Lotus è macchina buona e Mario è sempre pilota eccellente. Era andato vicino alla vittoria molte volte, negli ultimi sei sette mesi. Ma in Canada, in America, non aveva avuto fortuna. In Giappone aveva finalmente vinto, anche se le circostanze erano state eccezionali e forse un pochino fortunate. Poi c'erano state le disavventure di Buenos Aires, con le bombole che sono scoppiate, e quella del Brasile col fuoco in prova ed un interruttore che si bloccava in gara, come quella del Sud Africa con la alterazione dell'assetto della macchina dopo la collisione con Reutemann. Infine la disavventura di Brands Hatch, anche se fuori campionato, con ancora un interruttore che si bloccava.

Qui a Long Beach noi lo avevamo dato favorito. Perché era uomo da combattimento,

perché era carico psicologicamente, perché aveva la macchina forse migliore per le caratteristiche del tracciato.

Mancava loro (ad Andretti ed alla Lotus) soltanto una punta di velocità che veniva meno per carenza di motore. Adesso pare che alla Cosworth abbiano trovato la soluzione anche di questo problema, pur se non completamente, e quindi ecco che il binomio Andretti-Lotus si propone come elemento di punta delle corse della Formula Uno.

Così Mario Andretti, che chissà perché qualcuno considera veterano, come se i 37 anni fossero un handicap, ritrova tutte le sue doti e le dimostra ampiamente. Stavolta ha vinto come ci si aspettava ma il suo successo è stato in forse fino alla fine, anzi non appariva possibile, pur se meritato.

Il fatto è che a meritare di vincere, stavolta, erano in tre, e sono da porre sullo stesso piano. Scheckter, che è stato il « fortunello » in Argentina, ma che poi è stato davvero uomo di punta e non ha rubato più

nulla, conquistando i punti che ha con notevole valore. Eppoi Lauda, che stavolta ancora ha confermato di aver ritrovata intatta la sua classe, con la intelligenza che gli ha dato la pole position e poi la condotta di gara.

Sono stati questi tre, nettamente, a dominare il Gran Premio degli Stati Uniti costa West, ed a meritare il dieci e se fosse possibile anche la lode, per lo spettacolo eccezionale che hanno offerto agli americani.

Ed a noi con loro.

Entusiasmante, è la parola da usare, per la battaglia delle tre macchine che sono sempre state unite da un filo continuo, anche quando le vicende della corsa, i sorpassi ai più lenti, creavano il vuoto tra l'una e l'altra. Vuoti che erano subito colmati e che peraltro non sembravano potersi annullare del tutto.

Le posizioni mantenute dal principio alla fine sono state chiare e nessuno sembrava

CONTINUA A PAGINA 22

Franco Lini

I DEBUTTI Al Gran Premio USA-West di Long Beach non vi sono stati debutti, ma solo ritorni. Ha fatto il suo debutto stagionale la ATS, che altro non è che la Penske PC 3 aggiornata e rivista in qualche particolare. La macchina, che ha una buona «base», si è comportata molto bene. Altrettanto bene si è comportato il suo pilota, Jean-Pierre Jarier, che era al suo debutto stagionale. Prima gara dell'anno in F.1 anche per Alan Jones, che ha fatto una corsa dignitosa al volante di una delle Shadow DN 8.

● Il circuito è stato leggermente **MODIFICATO**, non nel tracciato ma nella sistemazione delle reti di contenzione e protezione. Le alte reti sistemate sui blocchi di cemento, che sono tipiche di questo tracciato, sono state tolte dalle sezioni che dividono la pista dalla zona box, ed anche dalla sezione che divide le due corsie della autostrada urbana, sul lungomare. Cosicché oltre ad una migliore visibilità adesso vi è anche una maggior facilità di intervento.

la PAGELLA **AUTO SPRI NT**

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Andretti, Lauda, Scheckter, Hunt	10	Lotus, Ferrari, Wolf
Fittipaldi, Jarier, Laffite, Watson	9	
Depailler, Peterson, Jones	8	Ligier, Brabham, Copersucar
Regazzoni, Stuck, Mass, Zorzi, Nilsson	7	Tyrrell, ATS, McLaren, Surtees
Henton, Binder	6	Ensign, Shadow
Ribeiro	5	
	4	March
	3	
	2	
n.c. Reutemann, Lunger, Brambilla	1	

il più e il meno 

SFORTUNATO

- Lauda
- + Laffite

COMBATTIVO

- + Jarier
- Henton



FORTUNATA

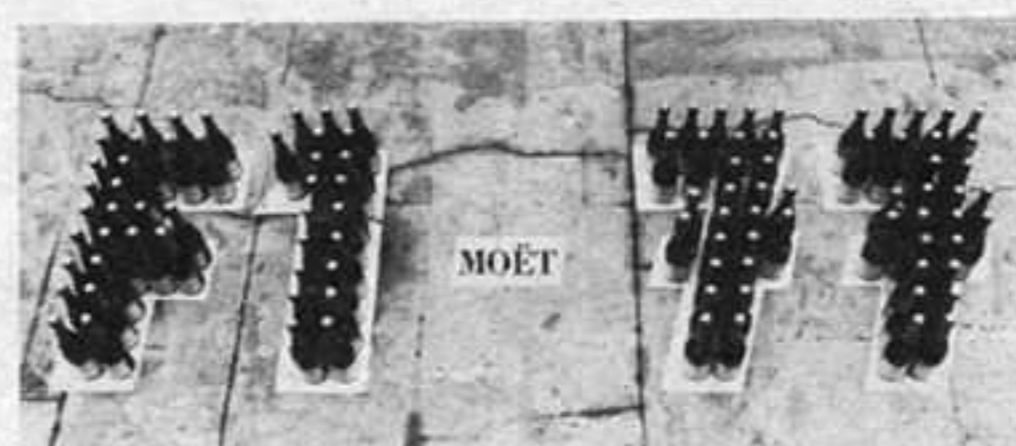
- + Lotus
- Brabham

EFFICACE

- + Wolf
- March

Giri veloci in gara

Lauda	1'22''753	62
Scheckter	1'22''776	60
Andretti	1'22''916	74
Hunt	1'22''928	73
Laffite	1'23''131	63
Depailler	1'23''573	60
Jarier	1'23''526	78
Fittipaldi	1'23''664	75
Mass	1'23''701	19
Jones	1'23''730	35
Watson	1'23''806	9
Nilsson	1'23''996	58
Peterson	1'24''007	52
Regazzoni	1'24''399	14
Reutemann	1'24''417	3
Stuck	1'24''705	12
Binder	1'25''969	44
Henton	1'25''233	20
Zorzi	1'25''475	26
Ribeiro	1'25''935	15
Lunger	1'27''150	4



LAUDA 100 bottiglie	Argentina	Brasile	Sud Africa	Usa-West	Totale
Hunt	p.19	19	13	3	54
Lauda	3	—	10	19	32
Andretti	2	10	1	10	23
Watson	6	—	10	1	17
Reutemann	4	9	—	3	16
Scheckter	—	—	5	10	15
Mass	5	7	—	—	12
Depailler	5	3	3	1	12
Laffite	—	—	—	4	4
Regazzoni	—	1	—	—	1

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempi 1976	Pilota	Vetture	Venerdì			Sabato
			I	II	III	IV
1'23''647 (Ferrari 312 T)	Lauda	Ferrari 312 T2	1'23''826	1'22''664	1'22''759	1'21''650
1'24''566 (Parnelli VPJ)	Andretti	Lotus-JPS Mk. 3	1'22''979	1'22''067	1'22''480	1'21''868
1'24''344 (Tyrrell 007)	Scheckter	Wolf WR-1	1'22''794	1'22''734	—	1'21''887
1'24''265 (Brabham BT45)	Reutemann	Ferrari 312 T2	1'23''041	1'22''476	1'22''520	1'22''260
1'24''442 (Ligier-Matra JS5)	Laffite	Ligier-Matra JS7	1'22''993	1'22''296	—	1'22''558
1'24''170 (Penske PC3)	Watson	Brabham-Martini BT45	1'23''081	1'22''387	—	1'22''372
1'24''779 (Copersucar FD04)	Fittipaldi	Copersucar FD-04	1'24''749	1'23''825	—	1'22''382
1'23''420 (McLaren M23)	Hunt	McLaren-Marlboro M23	1'23''825	1'22''603	—	1'22''529
1'24''163 (Shadow DN5)	Jarier	ATS-Penske PC3	1'24''750	1'23''467	—	1'22''611
1'24''157 (March 761)	Peterson	Tyrrell P 34/2	1'23''855	1'22''991	—	1'22''655
1'24''168 (March 761)	Brambilla	Surtees-Beta TS19	1'24''361	1'22''917	—	1'22''659
1'23''292 (Tyrrell 007)	Depailler	Tyrrell P 34/2	1'23''745	1'23''334	—	1'22''675
1'23''099 (Ferrari 312T)	Regazzoni	Ensign 117	1'24''904	1'23''916	—	1'22''762
1'25''214 (Surtees TS19)	Jones	Shadow DN 8	1'24''669	1'23''245	—	1'23''056
1'24''541 (McLaren M23)	Mass	McLaren-Marlboro M23	1'23''975	1'23''576	—	1'23''231
1'25''277 (Lotus JPS 11)	Nilsson	Lotus-JPS Mk. 3	1'24''938	1'23''633	—	1'23''338
1'25''172 (March 761)	Stuck	Brabham-Martini BT45	1'24''358	1'23''811	—	1'24''080
—	Henton	March 761 B	1'26''739	1'24''727	—	1'24''036
—	Binder	Surtees TS19	1'25''473	1'24''793	—	1'24''163
—	Zorzi	Shadow DN 8	1'25''205	1'24''486	—	1'24''357
1'26''828 (Surtees TS19)	Lunger	March 761 B	1'27''813	1'24''979	—	1'25''230
—	Ribeiro	March 761 B	1'28''368	1'53''004	—	1'25''080

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

LA F.O.C.A. VUOLE ALTRI SOLDI...

Champagne vietato ai piloti

LONG BEACH - La solita riunione dei costruttori della F. 1 è stata dedicata, stavolta, a discutere i problemi connessi con le verifiche tecniche, con lo scopo di arrivare alla definizione di uno standard di metodica che sia razionale e sia anche di facile applicazione dovunque.

In rappresentanza della Ferrari, Roberto Nasetto ha chiesto anche che nella lista delle cose obbligatorie da verificare figurasse la cilindrata dei motori, cosa che apparentemente viene dimenticata nell'eccitazione attuale che punta soprattutto alle dimensioni esterne delle macchine.

E' stato sollevato anche il problema della sicurezza, come al solito, stavolta con speciale attenzione ai serbatoi americani di tipo aeronautico che sono stati studiati ed adottati con successo negli elicotteri durante la guerra del Viet-Nam. Serbatoi che sono effettivamente a prova di pallottola di mitragliatrice e che quindi offrono garanzie di infrangibilità. Mario Andretti sta convincendo la Lotus ad adottarli. Anche alla Ferrari sembrano interessati, almeno ad effettuare prove che permettano di avere idee precise dal vivo. (Pur di non adottare quello Autodelta si fa di tutto. Anche perchè chi paga di più... n.d.r.).

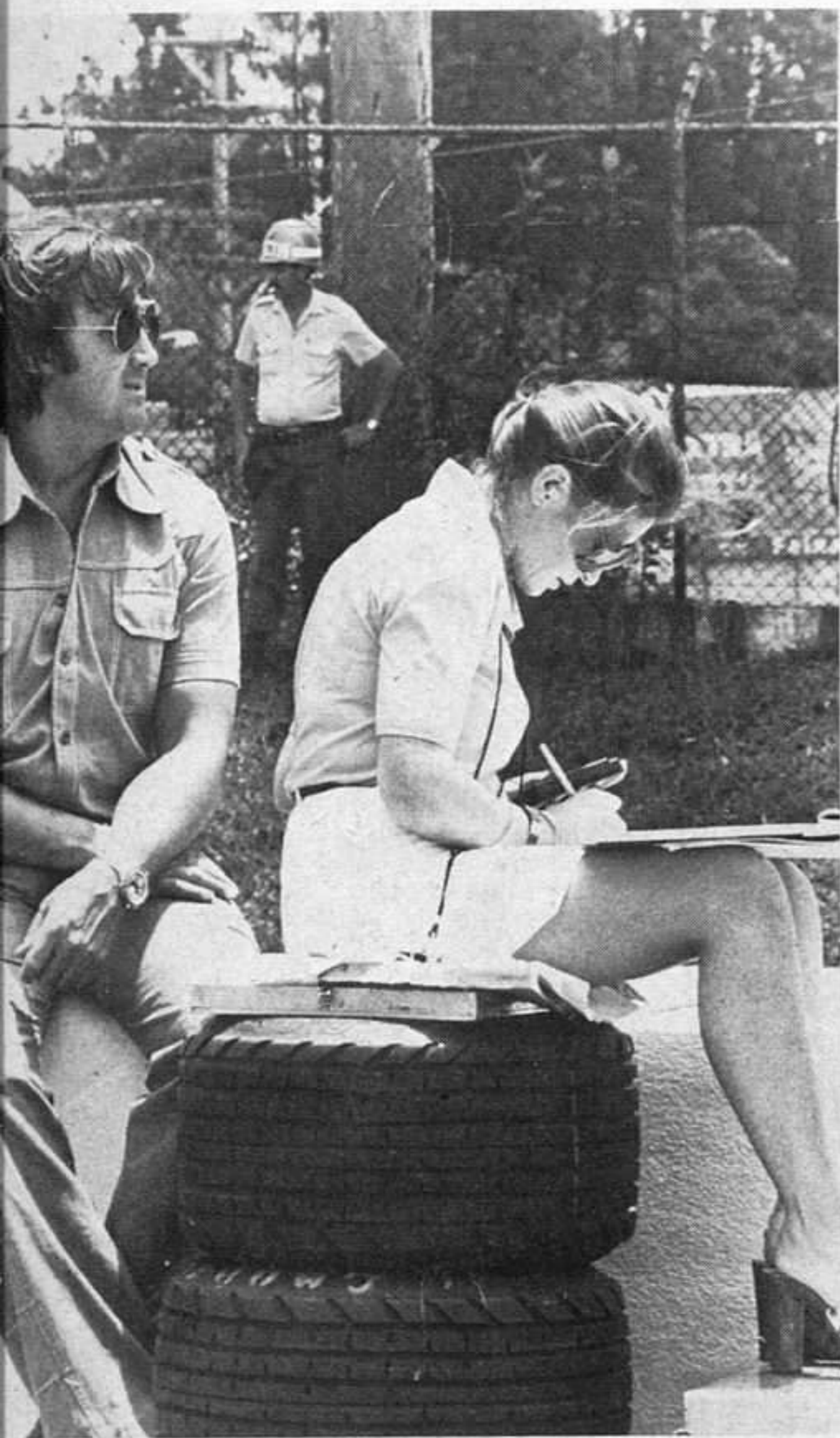
La eventuale obbligatorietà di questi tipi di serbatoi, sarebbe un notevole passo avanti. Tuttavia è da rilevare come ciò non risolva del tutto i problemi del fuoco da fuoriuscita di carburante, perchè rimarrebbe aperta la questione delle canalizzazioni soggette a rottura, anche se sarebbe parziale, visto che i sistemi di valvole a chiusura automatica che sono adottabili possono essere di notevole aiuto.

I costruttori hanno anche sollevato certi problemi pubblicitari che si sono presentati recentemente. Ad esempio quello della «tradizionale» bottiglia di champagne offerta al vincitore, che era una cosa simpatica quando era limitata a qualche occasione, ma che sta diventando noiosa perchè monotona. I costruttori non vedono la cosa sotto questo aspetto, ma sotto quello più prosaico e pratico di uno sfruttamento di occasioni pubblicitarie. Infatti, la marca o le marche di champagne che sono solite utilizzare questa via, non pagano assolutamente nulla a nessuno, salvo qualche accordo con certi organizzatori.

Per adesso i costruttori hanno adottato una prima linea di condotta, proibendo ai loro piloti di servire da veicoli pubblicitari non remunerati.

Sabbia vulcanica al JARAMA e semaforo per il via

MADRID - Juan Carlos I, re di Spagna, ha accettato con grande piacere, così come aveva fatto in altre occasioni precedenti, la presidenza del Comitato d'Onore del 23. Gran Premio di Spagna di Formula 1 in programma per l'8 di maggio al circuito del Jarama. Dal canto suo il Comitato Organizzatore, presieduto dai copresidenti il Principe di Baviera e il Marchese di Cuba, ha reso noto in un circostanzioso comunicato tutte le migliorie apportate al circuito in seguito alle norme dettate dalla CSI. Questi lavori hanno interessato soprattutto le curve Varzi, Farina, Le Mans, Ascari, Portago, Monza e Tunnel così come la «S» Bugatti. Nei punti più pericolosi sono state allestite speciali vie di fuga in «sabbia vulcanica», allontanando i guard-rails dei quali, tuttavia, ne sono stati installati altri 1.500 metri. Sono state rinforzate inoltre le reti di protezione per il pubblico e le «reti di frenata», mentre eseguiti alcuni lavori ai box, questi sono stati completati dall'installazione di un semaforo fisso sulla linea di partenza.



Walter Wolf è ancora in testa al mondiale, e forse lui era il solo a crederci, all'inizio anno. La sua monoposto attualmente è molto competitiva

LAUDA NON CERCA SCUSE SULL'ERRORE IN PARTENZA:

«Per il contagiri non ho visto verde»

LONG BEACH «Ho rovinato la partenza, ma non è stata colpa mia», ha detto Niki LAUDA dopo la corsa. «La mia macchina era ferma sotto la luce di partenza e non potevo osservare la luce e il conta giri nello stesso momento. Avevo gli occhi sul contagiri quando il semaforo è cambiato sul verde e quando sono partito gli altri erano già via», ha detto.

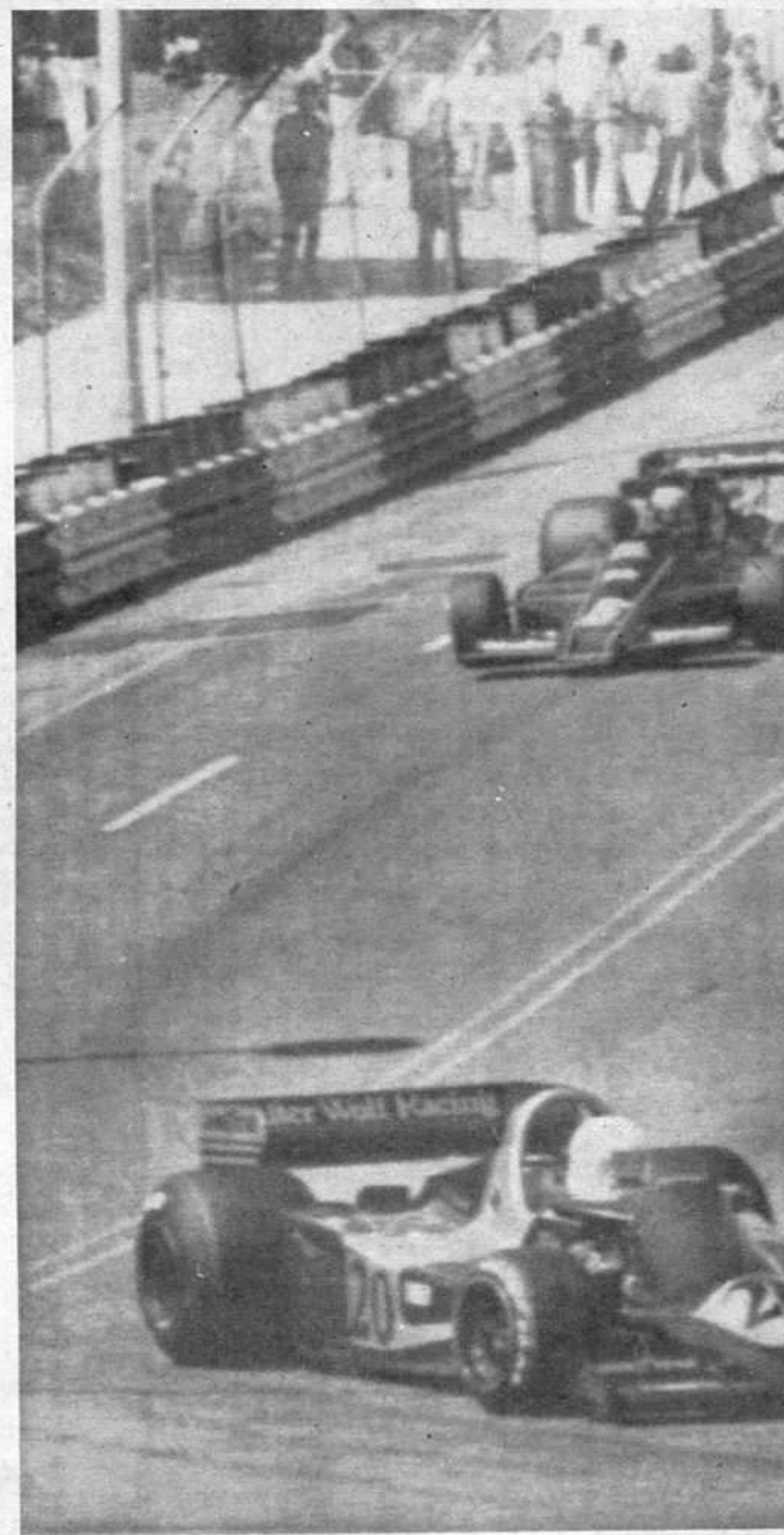
Dopo tre giri di gara Lauda aveva cercato di passare Andretti in staccata alla fine del rettilineo e «limato» una gomma anteriore. «Dopo di ciò ho avuto delle fortissime vibrazioni per tutta la corsa, cosa che non ha reso più facile il compito di passare Andretti».

HUNT contesta l'organizzatore

JAMES HUNT, che è passato sopra la ruota anteriore di Watson nella prima curva, cosa che ha rovinato le possibilità di vittoria di entrambi, non è stato turbato dalla questione di chi avesse provocato l'incidente. «Ciò che mi da fastidio è il posto in cui hanno fatto la partenza per questa corsa: l'anno scorso c'è stato un incidente lì ed ora nuovamente. Deve per forza succedere su un circuito come questo con tante macchine che si incanalano in una curva tanto piccola, ha detto James.

Ha detto anche alla stampa quanto fosse scontento dell'organizzatore Chris Pook. «Sono arrivato presto a Long Beach per fare della pubblicità per la corsa e quando sono arrivato non mi sentivo bene. Sono andato all'ospedale per un controllo e poi non ho sentito niente dall'ospedale. Evidentemente avevo un'infezione del sangue e avrei dovuto restarci per alcuni giorni, ma l'ospedale ha informato Chris di questa faccenda e non me. Pook non mi ha detto niente per quattro giorni, perché voleva che continuasse a lavorare per lui. Per fortuna cominciavo a migliorare, ma poi per peggiorare le cose Pook non mi ha pagato niente per il lavoro che ho fatto per lui», ha detto James.

Hunt accusava delle forti vibrazioni dello sterzo, conseguenza dell'incidente, provocato probabilmente da un biscottino superiore piegato. CARLO REUTEMANN si è ritirato dopo quattro giri, perché era entrato in collisione con la vettura di Brett Lunger nel tornante stretto. «Non ho colpito nessun'altra nell'incidente della partenza, ma sono stato costretto di uscire di pista dalle altre vetture che volavano per aria», ha detto. «Poi stavo rimontando di nuovo e



HUNT è volato sulle ruote di CARLOS

LONG BEACH - La collisione alla partenza è stata molto semplice: Reutemann è andato lungo per conto suo, non ha urtato nessuno e non è urtato da nessuno. Dietro di lui passano Scheckter, Lauda, Andretti, e mentre Watson stava piegando per curvare arriva all'interno Hunt che gli monta sulle ruote. La McLaren vola in aria nettamente e alta come a Brands Hatch l'anno scorso, poi la McLaren ricade sulle quattro ruote e finisce avanti sull'esterno curva, dove Reutemann manovra per rientrare in gara, pressoché ultimo senza sempre toccare nessuno. Mentre Hunt volava dietro ci sono state frenate e Brambilla in frenata è stato urtato da Regazzoni la cui ruota posteriore destra è salita sul musetto della Surtees. Brambilla si è fermato subito dopo la curva a destra ed è saltato fuori dalla macchina. Reutemann ha ripreso e ha recuperato qualche posizione fino a che si è trovato davanti Ribeiro che ha frenato troppo presto e così la Ferrari ha urtato la March danneggiandole il retrotreno e danneggiandosi l'avantreno.



CONTINUAZIONE DA PAG. 19

poterle modificare. E invece è venuta la sfortuna di Scheckter, che a pochi giri dalla fine ha cominciato ad avvertire qualcosa di storto, e che ha dovuto rassegnarsi a lasciar passare prima Andretti e poi Lauda, proprio quando la bandiera a scacchi stava per cadere.

Così ha vinto Andretti, e ne siamo felici per lui e per i suoi tifosi che sono tanti anche in Italia. Avrebbe potuto vincere Lauda, oppure rimanere in testa Scheckter e le cose sarebbero state diverse soltanto ai fini statistici, nel computo dei punti, non nella sostanza vera che resta identica per tutti i tre.

Abbiamo aggiunto un quarto,

nella nostra pagella, a pieni voti. E' James Hunt, che ha avuto una grande disavventura iniziale, con la collisione con Watson che è costata molto cara a lui ed alla Brabham-Alfa Romeo. E' stato messo fuori corsa, in pratica, prima di cominciare, però quando ha ripreso è stato pari alla sua fama, gettandosi nella mischia con intatta volontà, come se dovesse battersi per il primo posto. E' stato anche corretto non disturbando nessuno. Merita anche la menzione come uomo più sfortunato della gara, e stavolta non come l'anno scorso, quando fu di certo colpa sua se è andato «a muro».

La menzione di macchina più sfortunata spetta di diritto alla Brabham-Alfa Romeo per la di-

savventura toccata a John Watson, che è stato urtato in partenza da Hunt e che ha perduto ogni possibilità di restare coi primi e forse di potersi autorevolmente inserire nella battaglia per la vittoria. Watson ha comunque potuto dimostrare, fino a che è stato in gara, che la macchina poteva servire le sue ambizioni, perché dopo essere stato ritardato ha iniziato un recupero che ci appariva eccitante. Infatti egli stava avvicinandosi ai primi tre, dopo aver superato Laffite, quando gli si è sgonfiata la gomma danneggiata nella collisione subito in partenza con Hunt. I guai di Watson poi sono continuati, dapprima con qualche difficoltà col cambio e poi con la rottura di un cavetto, come vi

racconta a parte Hutchinson.

Abbiamo visto con piacere, anche, il ritorno della Ligier di Laffite nelle prime posizioni. Sono finiti i guai grossi che hanno afflitto la squadra nelle prime corse della stagione. O almeno erano finiti qui. Adesso occorrerà anche fare i conti coi francesi, specie sui circuiti misti. Laffite era al quarto posto, abbastanza tranquillamente perché dopo aver visto che non riusciva a riattecarsi ai primi si è stabilizzato controllando la posizione. La sua è stata sfortuna davvero, perché gli si è rotto un interruttore, come a Watson. Sarebbe stato quarto, e meritatamente.

Molto buono anche Jarier, che è tornato a correre dopo tanto tempo, fuori allenamento e con

Brett Lunger mi ha tagliato la strada davanti e l'ho colpito posteriormente, piegando la forcella della mia macchina. Anche Lunger era fuori gara a quel punto, perché si è rotto il montante posteriore».

Entrambe le Tyrrell avevano grossi problemi di freni. Peterson e Depailler hanno dovuto fare uso del regolatore all'interno dell'abitacolo per cercare di equilibrare i freni.

«I miei freni sono peggiorati e continuavo ad usare più quelli anteriori ha detto PETERSON poi ho grippato un freno anteriore e ho dovuto fermarmi ai box per sostituire una gomma «limata». Quando sono tornato in gara i freni si raffreddavano di nuovo e funzionavano molto meglio, ma poi si è rotto un tubo della benzina e il motore si è fermato».

Anche Depailler ha dovuto regolare i freni durante la gara, permettendo Fittipaldi di avvicinarsi, ma poi è riuscito a metterli a posto, mantenendo la distanza fino alla fine della gara.

E' stata una brutta giornata per il team Brabham. JOHN WATSON aveva cominciato ad andare bene nei primi giri dopo l'incidente, ma poi si è accorto che la gomma anteriore si stava

sgonfiando ed è stato costretto a fermarsi ai box. Poi ha spento l'interruttore d'accensione e i meccanici lo hanno fatto ripartire, ma gli organizzatori lo hanno punito con la bandiera nera. «Avevo anche difficoltà ad inserire seconda e terza», ha detto John, «e così anche senza gli altri problemi e la squalifica le cose non sarebbero andate bene per me».

Hans Stuck accusava le stesse noie dei freni come nelle prove e dopo una fermata ai box per spurgare i freni, la macchina non andava meglio e anche lui si è ritirato dalla corsa.

Emerson Fittipaldi è stato molto contento con la maneggevolezza della sua vettura ed era anche contento di terminare in zona punti un'altra volta, così come JEAN PIERRE JARIER, il quale è arrivato sesto, il suo primo punto in due anni.

«Ho fatto una corsa fantastica con Gunnar Nilsson, la migliore della mia vita. La mia macchina non era veloce quanto la sua e sono riuscito a passarlo soltanto quando si è portato completamente sul fianco in una curva, suppongo per una gomma sgonfia», ha detto Jarier.

Entrambe le March ufficiali avevano di nuovo molte difficoltà. BRIAN HENTON ha detto: «Alla fine avevo difficoltà a trovare le marce», ma è riuscito a terminare la corsa, il che è di più di quanto ha fatto il suo compagno di squadra Ribeiro, che non ha potuto ripartire da una fermata ai box per causa della scatola del cambio che perdeva.

La « guigne » di LAFFITE

Anche JOCHEN MASS si è fermato ai box, per delle fortissime vibrazioni della parte posteriore della vettura. «Era tanto brutto, che non potevo continuare, perché ero convinto che qualche cosa si fosse rotto», ha detto Mass. Le sue possibilità erano comunque finite alla fine del primo giro.

Il team Shadow è stato un altro team sfortunato in questa corsa: sia, Renzo Zorzi che Alan Jones sono usciti di gara per noie al cambio. JONES: «La maneggevolezza era buona e anche i freni. Penso che avrei potuto portarmi alle spalle delle macchine davanti a me, se la scatola avesse resistito».

Clay Regazzoni era contento di uscire senza danni dall'incidente del primo giro, ma anche la sua fortuna non doveva durare perché la sua Ensign accusava presto noie al cambio. Si è fermato ai box, avvisando il suo team dei problemi, ma ha potuto continuare, prima che si è dovuto fermare in fine definitivamente quando la scatola si è rotta del tutto.

L'unico altro pilota ad aver dovuto ritirarsi, e forse il più sfortunato, è stato Jacques Laffite, che occupava un sicuro quarto posto fino all'ultimo giro, quando la macchina si è fermata con l'interruttore che è montato al volante rotto.

Jeff Hutchinson

◀ Scheckter, Andretti, Lauda. Per 77 giri su 80, questo è stato il «leit-motiv» della corsa. Se Scheckter avesse vinto, non avrebbe rubato nulla dopo tanto dominio.



una macchina sconosciuta. E' stato anche molto preciso ed attento, oltre che bravo e combattivo, ed è stata una lieta sorpresa per tutti.

Come bravissimo è stato Fittipaldi, il quale merita davvero un discorso speciale. Fittipaldi ha ritrovato il morale, dopo le mortificazioni della stagione passata. Ha avuto fede nella «sua» macchina e pian piano l'ha portata a livelli decenti. Adesso arriva la Copersucar nuova che è leggera e certo migliore di quella che Fittipaldi ha guidata finora.

A fine corsa, venuto a cambiarsi vicino alla sala stampa, ci ha chiesto con molta curiosità quale era la classifica del campionato mondiale. Segno che le speranze di salire in alto non sono per-

dute, e d'altra parte se lo meriterebbe, perché la sua classe è intatta.

E' stato buono e anche sorprendente Jones, con la Shadow, occupando una buona posizione fino a che si è ritirato. Ed è stato buonissimo Depailler, che la Tyrrell riesce a guidare con minori acrobazie di quanto faccia Peterson il quale a nostro avviso non è adatto alla particolare guida che le sei ruote richiedono.

Purtroppo, e proprio come l'anno scorso, dalla gara sono stati eliminati subito Brambilla e poi Reutemann, oltre che Hunt il quale ha potuto comunque continuare. Reutemann non aveva riportato danni nella prima uscita, solo un ritardo enorme. Poi però ha «investito» Ribeiro che è sta-

to parecchio discutibile, e così il danneggiamento della sospensione lo ha costretto al ritiro.

Reutemann quindi non ha potuto figurare nelle prime posizioni come avrebbe certo fatto se le cose fossero state regolari. Comunque un poco di colpa di quello che gli è successo ce l'ha anche lui, mentre per Brambilla anche stavolta c'è la recriminazione di essere stato coinvolto senza colpa in fatti altrui.

Renzo Zorzi avrebbe voluto fare una corsa saggia, per arrivare in fondo in funzione di apprendistato e magari di buon piazzamento. Invece anche per lui come per Jones vi è stato il «diamento del cambio, a tagliare corto alle sue ambizioni.

Senza storia la corsa di Binder

e tanto meno quella di Henton, recuperato dalla March per l'occasione in attesa del ritorno di Ian Scheckter.

L'esordio di Stuck con la Brabham-Alfa è stato, tutto considerato, positivo. Il tedesco avrà bisogno di assuefazione, ovviamente, ma lo farà presto. Purtroppo la sua macchina era imperfetta, con grossi guai ai freni, che lo hanno mandato in «fuga» nelle scappatoie parecchie volte, fino a che si è dovuto fermare con un disco freno rotto.

Finita la stagione lontana, ora si torna in Europa. Ne vedremo delle belle, magari con la ripetizione dei successi da parte di Andretti.

Non ci dispiacerebbe.



L'ing. Chiti fa le smorfie, forse prevedendo che in California le sue 12 cilindri non avrebbero avuto fortuna. Watson, specialmente meritava di più

Anche in CANADA circuito cittadino

LONG BEACH - Le voci vaghe e confuse prendono consistenza. Il «patron» della pista di Mosport (Canada) ha il piano completo per un «Grand Prix cittadino» come Montecarlo e Long Beach. Ha detto che il circuito sarà più «ampio» con rettilinei capaci di contenere quattro vetture, con uno stadio di 100 mila spettatori e con un parco accogliente e «provato» da altre manifestazioni impegnative.

Dunque il circuito di Mosport non avrà più vita, anche perché è stato messo in vendita e probabilmente non verrà usato nemmeno per la Can-Am, come noto si corre almeno per ora, a St. Jovite.

«Potete essere certi che noi faremo le cose ancor più grandi e perfette di Long Beach, ha detto Bennie Kamin. Abbiamo imparato dall'esperienza delle due città impegnate nel circuito cittadino e non faremo certamente certi errori organizzativi».

PER IL SORPASSO DI JODY TRA (INESISTENTI) BANDIERE GIALLE...

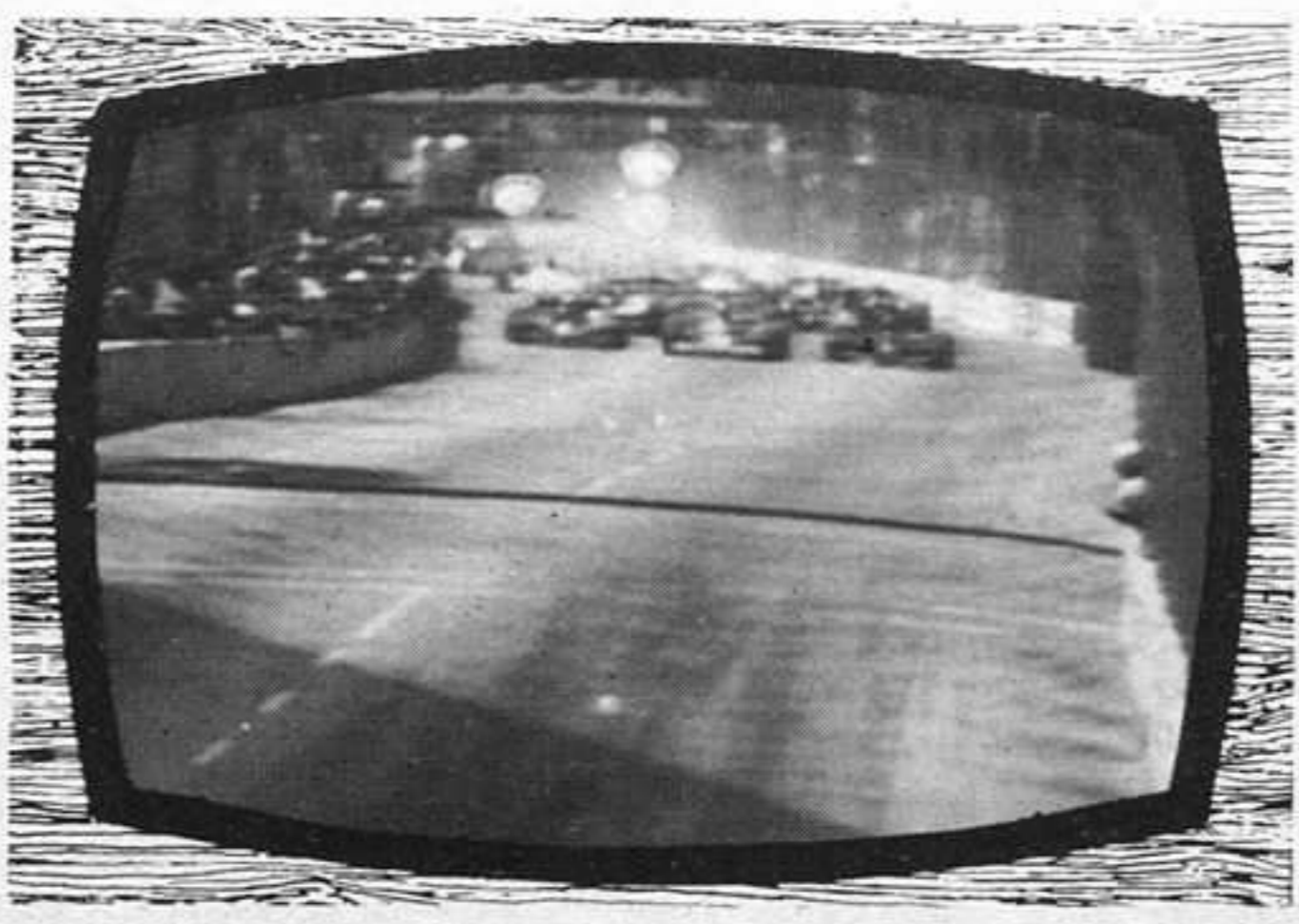
La FERRARI reclama su ANDRETTI

LONG BEACH - Il gran premio di Long Beach potrebbe essere compendiato in un numero: 77. Quello del giro in cui la macchina di Andretti, il pilota del coraggio, con tenacia e resistenza riusciva a superare in extremis Jody Scheckter la cui Wolf cominciava a fumare. Poi per il sudafricano era il crollo e nel giro successivo veniva superato anche da Lauda tra i salti di gioia dei ferraristi. Ma procediamo con ordine.

Partenza in orario, con un sole caldo e venticello che faceva scuotere le palme lungo la Ocean Boulevard. Folla dappertutto. Sui tetti dei grattacieli, sulle finestre e balconi.

E' Scheckter che schizza via furbamente seguito da Andretti; Lauda pattina con le ruote e va via terzo. Reutemann alla curva dopo il rettilineo centrale entra diritto e crea scompiglio: Brambilla e Hunt sono vicini. Il monzese frena, ma sopraggiunge Clay Regazzoni che sventa il musetto rompendo anche il radiatore. Hunt invece fa marcia indietro e riparte. Questa battuta terrà fuori competizione per i primi posti l'inglese e la sua McLaren. La curva suddetta è una decalcomania di quella di Watkins Glen ancor più angolata e stretta.

La battaglia comunque si accende subito. Scheckter fila via liscio, scivolando da maestro nello stretto budello di Long Beach, mentre Andretti che lo segue come un'ombra si dimostra un paio di volte incerto specie nei tornanti molto stretti. Proprio sbagliando in uno di questi si allarga leggermente consentendo a Niki Lauda di entrarli dentro col muso e di passare in accelerazione. Ma il secondo posto di Niki Lauda non durerà a lungo. Andretti insegue come un mastino e nello stesso giro, senza stare ad aspettare curve più favorevoli si riprende di forza la sua seconda posizione. Al quinto passaggio transitano in quest'ordine: Scheckter, Andretti, Lauda, poi più indietro Watson, Laffite, Fittipaldi, Depailler, Jones e Nilsson. Il gruppetto dei tre «scatenati» si avvicina rapidamente a un concorrente che comunque per diversi



Il via: Lauda, al centro, non è prontissimo e lo superano Scheckter alla sua destra ed Andretti alla sua sinistra con uno scatto fulminante



Dall'errore c



Sopra, Andretti supera all'interno Lauda nel tornantino prima del rettilineo. A destra, Hunt e Reutemann «lungni» subito dopo il via



... ai decisivi

giri riesce a tenere il loro ritmo. Si tratta di James Hunt, che si era fermato ai box dopo il primo giro, e non riesce a far altro che lasciar passare il terzetto che se ne va sempre del suo passo sostenutissimo. Alle loro spalle si avvicina abbastanza la Brabham Alfa di Watson, ma l'irlandese del team Martini non riuscirà mai a prendere la scia di Lauda. Anzi, a un certo punto fora una gomma ed è costretto a fermarsi ai boxes. Anche Stuck ha noie di diverso tipo, soprattutto ai freni, e sosta a lungo al box. Al 25.mo degli 80 giri sfilano dinanzi alle tribune così: Scheckter, Andretti, Lauda, Laffite, Depailler.

Al 28. Renzo Zorzi abbandona per guasto del cambio. Regazzoni fermato un paio di volte da noie meccaniche entra brevemente al box seguito più tardi da Mass che

abbandona. Duello in prima fila. Lauda pressa, si gira in 1'23"6. Anche Alan Jones lascia col cambio spaccato. Trentacinquesimo giro: Scheckter, a due secondi Andretti, a 4 Lauda, Laffite Fittipaldi, Depailler, Stuck, ad un giro Hunt, Binder, Henton.

Si giunge al 58. giro: Scheckter ed Andretti incappano nel traffico con tre avversari più lenti. Ma pare che nessuno sia in grado di ostacolare il terzetto. Ci prova un poco Nilsson, che naturalmente fa un po' il gioco di squadra di Andretti, e viene utile all'asso di Nazareth che si era un po' distaccato nei sorpassi da Scheckter per riavvicinarsi e portarsi di nuovo sul sudafricano.

Al 60. passaggio ancora una sosta di Clay Regazzoni, ai box, e questa volta è la definitiva. Il pilota ticinese



Sopra, fotografati nel corso delle prove Stuck e Jones, i due sostituti dei piloti recentemente scomparsi, cioè Pace e Pryce rispettivamente. A destra, nuovamente poca fortuna per Hunt, che dopo il «dritto» in partenza ha recuperato bene ma ormai era troppo staccato

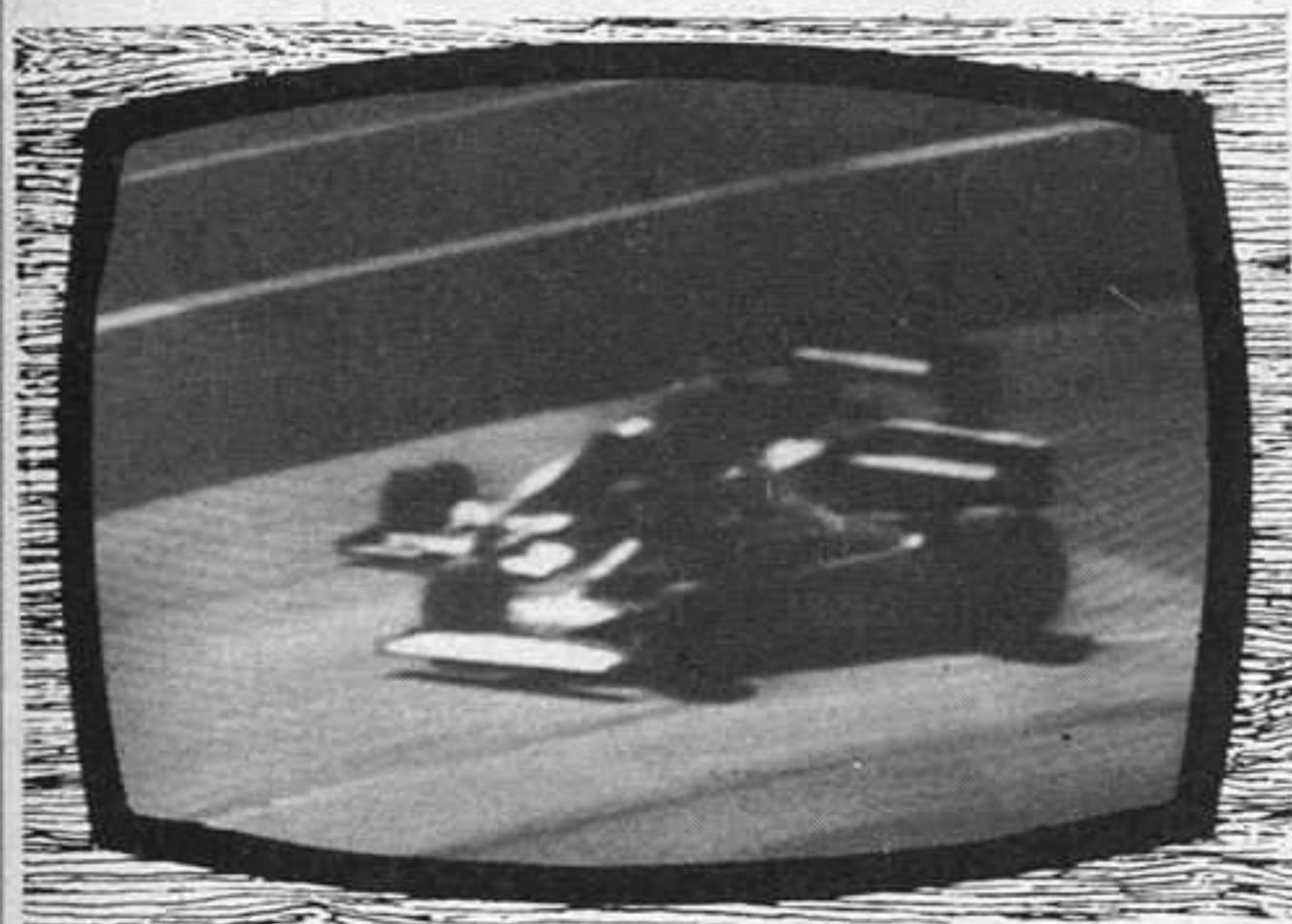




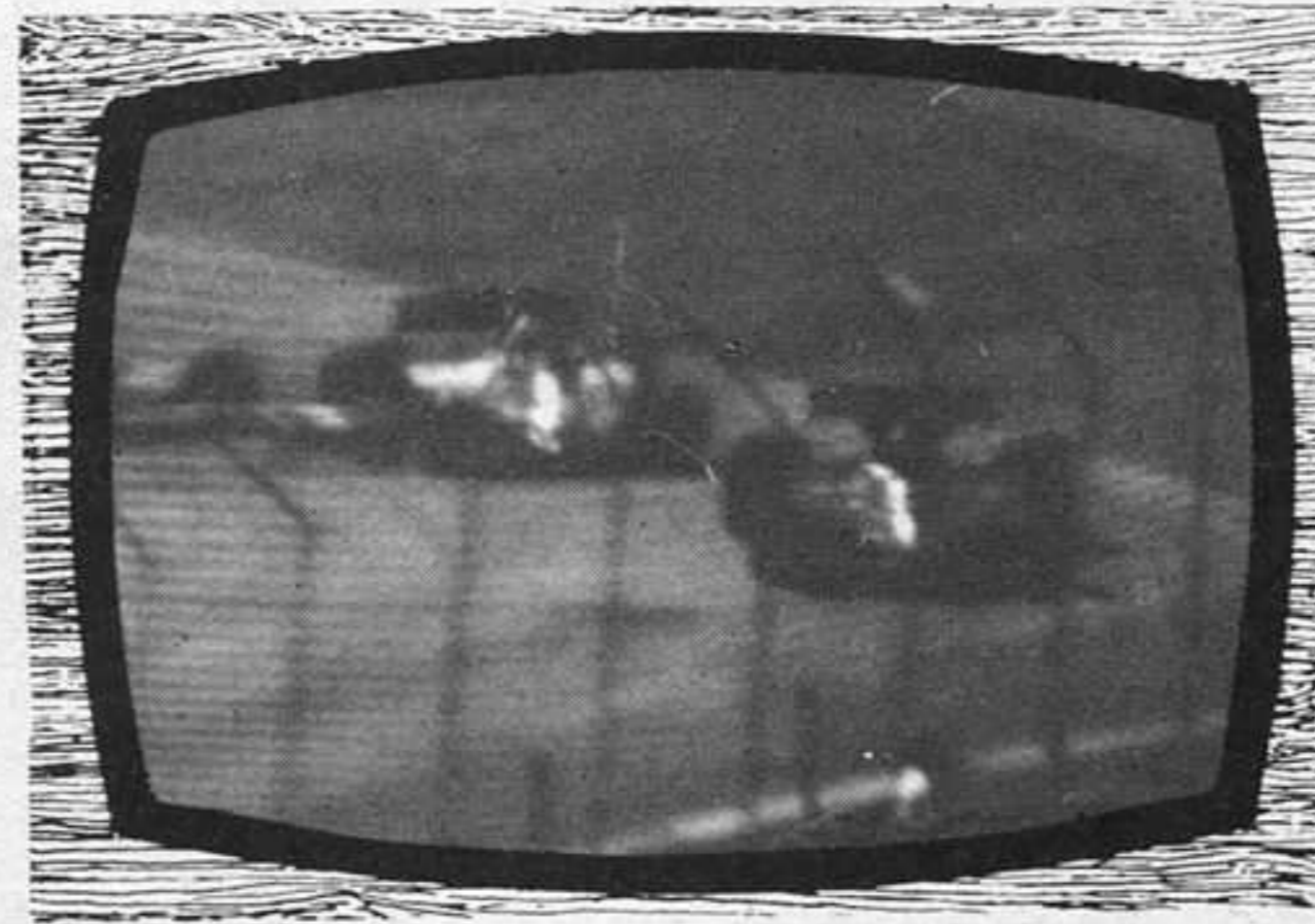
LAUDA al via



Mentre Scheckter è nettamente in vantaggio Lauda recupera su Andretti; intanto alla sua destra arriva lungo lo sfortunato Reutemann



orpassi finali



Sopra, Andretti ha già infilato Scheckter nel tornante dopo il rettilineo ed è in testa. A sinistra, anche Lauda riesce a superare la Wolf

deve lasciar ferma la sua Ensign. A questo punto solo 11 concorrenti sono rimasti in gara. La gara prosegue a ritmo infernale, ma chiaramente tutti si aspettano che negli ultimi giri succeda qualcosa. Andretti infatti sembra irrequieto, punta magari all'esterno Scheckter per cercare di nervosirlo, e lo costringe addirittura a fare qualche traiettoria un po' più chiusa, per non offrire la possibilità di una eventuale « entrata ». Anche Lauda è molto ben piazzato, e cerca di sfruttare al meglio la scia che Andretti gli offre. Anche lui chiaramente sta studiando la possibilità di saltare l'avversario che ha davanti praticamente dall'inizio della gara.

Il colpo di scena, immancabile, giunge comunque a pochi giri dalla fine. Anche se dispiace per Scheckter, che

ha condotto con tanta sicurezza tutta la gara, è proprio la sua macchina che accusa problemi. Infatti, a cinque giri dalla fine si possono già notare sbruffate di olio, e un certo rallentamento sul forcing di Andretti. Il pilota della Lotus spinge e gioca a questo punto tutte le sue carte. E a tre giri dalla fine, al 77, riesce a passare alla fine del rettilineo. A questo punto Scheckter crolla ma è ancora deciso a vender cara la pelle. Ne sa qualcosa Lauda, che pensa di poterlo superare e andarsene, e invece deve stare attento al ritorno della Wolf. Comunque il ferrista ce la farà a mantenere la sua seconda piazza, mentre Mario Andretti si invola verso la sua terza vittoria in F. 1.

Lino Manocchia

«Bravo MARIO!»
HA DETTO SCHECKTER

**Più gomma
che motore
il guaio - JODY**

LONG BEACH - Interviste lampo, dopo: **MARIO ANDRETTI**: Stavo assaporando questa vittoria di casa da tempo. Ora la macchina va bene, e lo ha dimostrato chiaramente. Mi incolpano quelli della Ferrari di aver superato Scheckter su bandiera gialla. E' stato chiarito che negli ultimi cinque giri nessuna bandiera gialla era stata esposta. Del resto se l'ho superato io anch'egli lo ha fatto. Ma è stato chiarito che nessuna « gialla » era esposta.

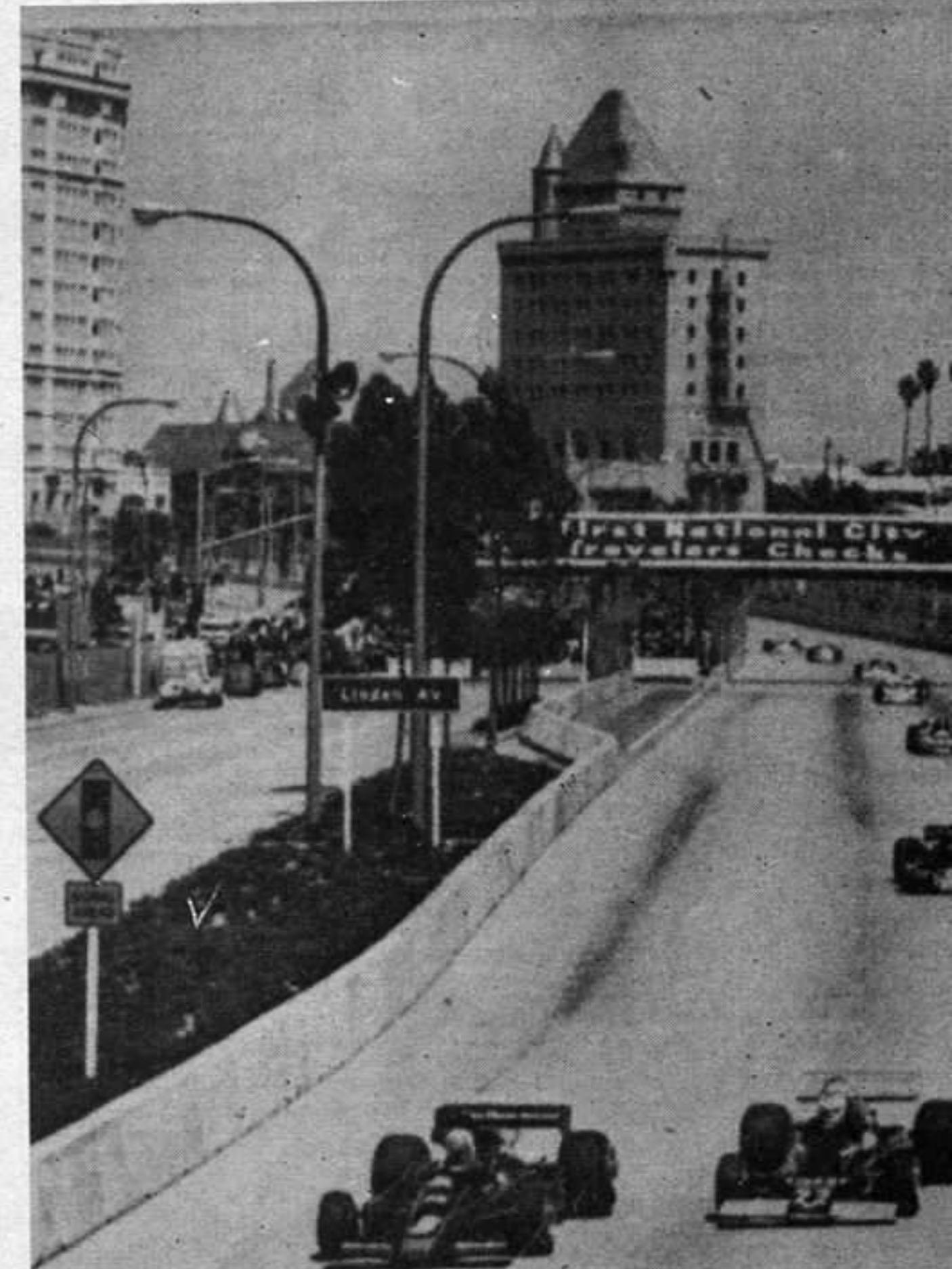
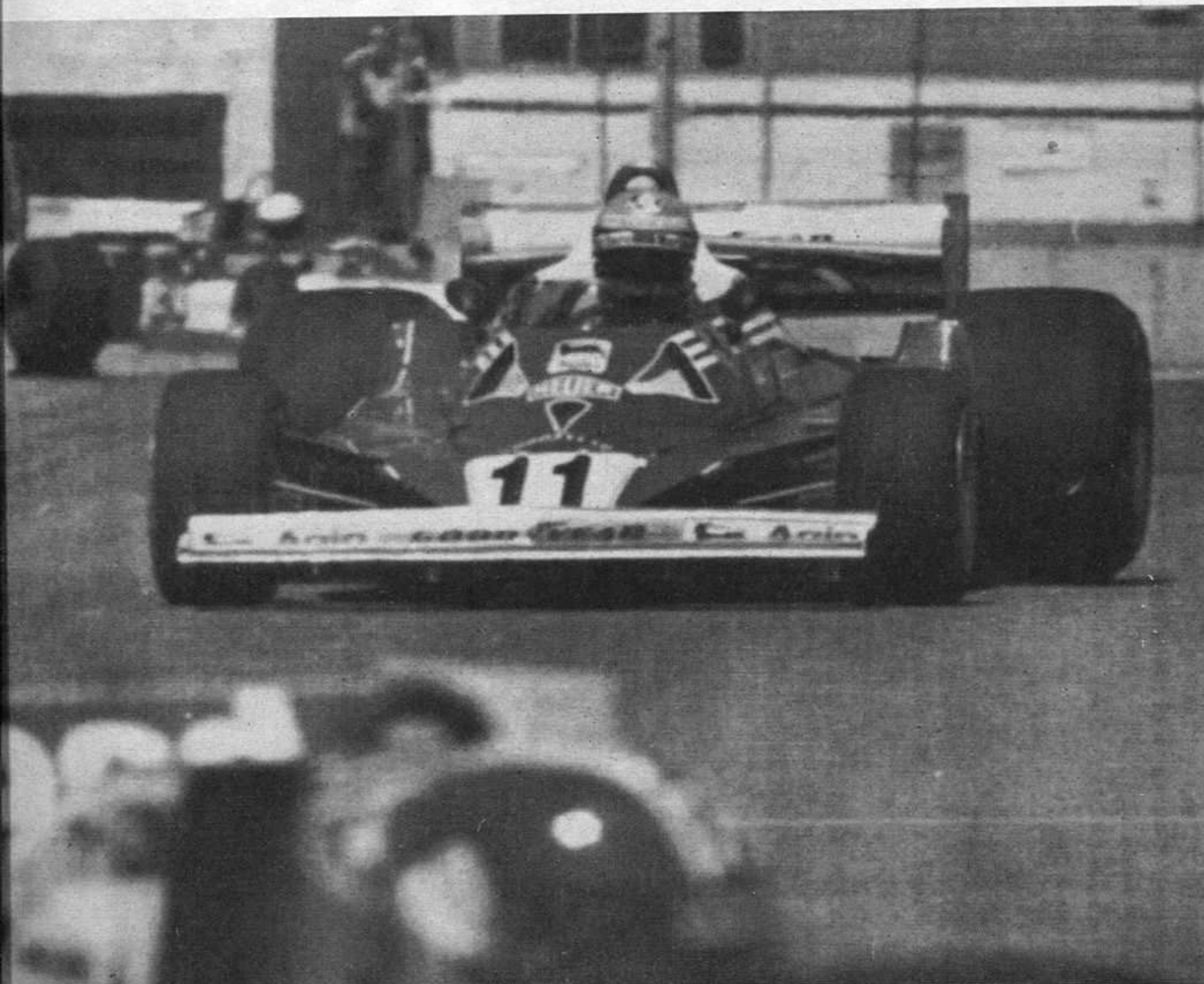
Si apprende che i dirigenti della Ferrari sono andati a protestare ma si è avuto subito l'impressione che tale protesta non avrà nessun effetto.

ING. CHITI: « Mario è un gran pilota, e la Lotus va forte. Mi spiace per Watson che avrebbe sicuramente fatto una grande corsa ».

PHIL HILL: « Mario è pericoloso quest'anno. Con una Lotus super, potrebbe fare un campionato sorprendente ». **JAMES COBURN** (attore): « Io amo le corse, ma quando vedo che un "paesano" compie simili "exploit" allora questo interesse aumenta smisuratamente. Mario ha fatto una corsa coraggiosa e meritava di vincere ».

EMERSON FITTIPALDI: « La macchina va un po' meglio, intanto racimoliamo puntini su puntini, poi in Spagna con la nuova macchina vedremo. Il circuito mi piace, anche se è "mini". Impegnativo va seguito secondo per secondo ».

JODY SCHECKTER: « Il pneumatico anteriore destro mi dava tremendamente noia. Per cui ho dovuto rallentare per finire la corsa. Il motore fumava ma non era una cosa seria. Comunque Mario è un gran pilota e meritava la vittoria. Mi è stato alle costole e non sono stato capace di allontanarmi più di cinquanta metri da lui. Bravo Mario ».



Niki Lauda (a sinistra) è stato il più veloce sia in prova che in gara, abbondantemente sotto al record '76 del suo ex-compagno di squadra Regazzoni. Ora, Niki è in testa al mondiale appaiato a Scheckter. Sopra, la Lotus di Nilsson e la Ensign di Regazzoni assieme all'inizio gara

ANDRETTI AVEVA

GIÀ SMESSO, QUANDO...

All'ultimo giro la «pole» di LAUDA

SPECIALE AUTOSPRINT

LONG BEACH - La chiamano «Montecarlo dell'Occidente». Comunque soltanto venerdì alle ore 12.15, con tre ore di ritardo, è stata terminata la pista e data via libera alle prove.

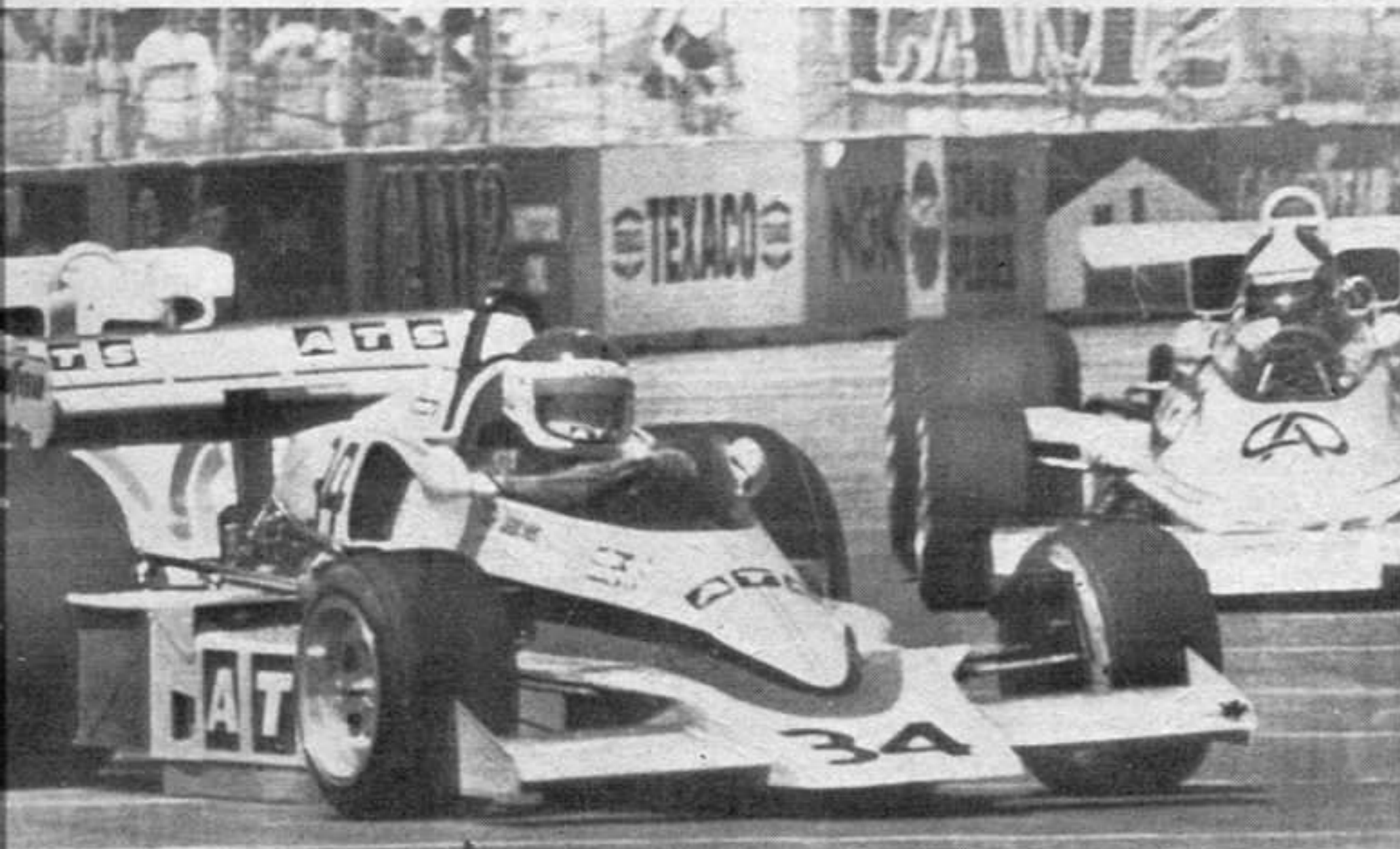
francese continuava a usare la sua solita vettura, che non ha subito modifiche sin dalla sua ultima uscita. Ronnie Peterson era al volante della sua solita macchina, sempre con radiatore dell'olio modificato, con le tubature nell'abitacolo, il radiatore dell'olio era montato proprio davanti al radiatore dell'acqua lateralmente.

Il terzo telaio nuovo era quello della Lotus JPS di Mario Andretti. Si trattava di una versione a passo più corto, analoga a quella usata da Andretti sin dall'inizio dell'anno.

Gunnar Nilsson in fine si è potuto liberare dall'originario passo lungo prototipo 77 e ha ricevuto la vecchia macchina del suo compagno di squadra, mentre la sua è diventata la vettura di riserva.

Anche il team Martini-Brabham era in piena forza con il suo ultimo e migliorato telaio BT45, introdotto in Sud Africa con... posteriore a specifica B, che ora è applicato a tutte le macchine. La seconda era per il nuovo componente del team Alf Brabham Hans Stuck, che sostituiva il compianto Carlos Pace.

Un altro nuovo sostituto, anche se temporaneo, nel team ufficiale MARCH era Brian Henton, cre aveva preso il posto di Ian Scheckter, che non è ancora gua-



Si è rivisto nei Gran Premi, dopo un poco di assenza, il francese Jean-Pierre Jarier che si è ben comportato al volante della ex-Penske PC 3, ora ATS, dipinta nei vistosi colori rosso-giallo-nero della Germania. La vettura era stata preparata per Hans Stuck (sotto) che invece ha preferito l'offerta di Ecclestone per il volante che fu già di Pace. Stuck, per correre con la Brabham-Martini-Alfa e staccarsi dalla ATS ha pagato una penale di almeno 5 milioni di lire. In gara, però, non è andato affatto bene



Il team Marlboro McLaren aveva portato tutte le vetture a questa corsa e James Hunt era in testa dell'elenco degli iscritti con la sua M23 vincitrice a Brands Hatch, sempre caratterizzata dalla nuova messa a punto della barra antirollio posteriore, regolabile dal pilota; soltanto ora avevano spostato la leva di comando da sotto lo sterzo ad una posizione più accessibile, a destra del cruscotto e dello sterzo. Aveva anche l'alettoni posteriore del tipo «Monaco» e freni più grossi anteriori, mentre la seconda macchina del team aveva un telaio nuovo di zecca per Jochen Mass, di specifiche analoghe di quello della macchina del campione del mondo, però non presentava la barra antirollio regolabile.

Anche il team Elf Tyrrel aveva un telaio nuovo per il suo pilota Patrick Depailler, ma poiché la vettura non aveva fatto delle prove, hanno deciso di tenerla in riserva come macchina di prova e il

rito, ma che dovrebbe tornare a correre in occasione del GP di Spagna. Alex Ribeiro era al volante della seconda vettura del team, entrambe le March sono rimaste invariate sin dall'ultima uscita.

Le FERRARI presentavano alettoni più grossi per dare maggior aderenza alle vetture per questo circuito, ma questo era l'unica modifica sin dal Sud Africa.

Jody Scheckter era al volante della sua originaria Wolf WR1 senza modifiche e con la Ferrari era riuscito a fare delle prove anticipate sulla vicina pista di Riverside.

Per dimostrare il tipo di impegno che il team Wolf applica è interessante notare che hanno fatto una chicane artificiale a Riverside per simulare le forti frenate e tornanti stretti del circuito di Long Beach, il primo circuito di questo tipo sul quale la Wolf corre. Un aspetto imprevisto del programma di prove del team Wolf era costituito dal fatto che

una coppia di conigli, troppo occupati con se stessi per notare l'arrivo della Wolf, sono rimasti uccisi forse in maniera un po' prematura, ma senza dubbio in un momento felice; rovinando lo spoiler anteriore della vettura.

Il team SHADOV ha diviso la pista con quelli della Wolf, per dare l'occasione ad Alan Jones di provare il nuovo telaio DN8 per la prima volta. Renzo Zorzi era sempre nella seconda macchina, l'originaria DN8, che è leggermente più pesante dell'ultima.

Il team SURTEES aveva una scatola del cambio a sei velocità Hewland FGA per la prima volta in occasione di questa corsa, montata sulla vettura di Vittorio Brambilla, mentre Hans Binder, nella seconda vettura, usava ancora una scatola a cinque velocità.

A completare l'elenco degli iscritti era la March 761 Chesterfield di Brett Lunger e la ex Penske PC04, che avrebbe dovuto essere pilotata da Hans Stuck, ma che ora era nelle mani di Jean Pierre Jarier. Sia per la macchina che per il pilota questa era la prima uscita sin dal GP del Giappone l'anno scorso. Oltre al radiatore e le tubature del motore, l'unica modifica della Penske, ora chiamata ATS era il nuovo stemma in giallo rosso e nero, i colori nazionali del nuovo proprietario.

Nella prima sessione di prove l'uomo più veloce era Jody Scheckter, sebbene avesse le marce sbagliate. Ma alla fine della seconda sessione era già molto meno contento; era caduto in dietro al settimo posto, sebbene avesse una buona scusa, si era rotto un selettore nella scatola del cambio, proprio quando era uscito per fare un buon tempo su un treno di gomme nuove.

Una guida pulita

Il tempo migliore alla fine della prima giornata di prove era quello di Mario Andretti con la nera Lotus. Mario non era mai passato sui cordoli e soltanto accennava un po' di sovrasterzo nelle curve strette. Andava anche molto più avanti in staccata nei confronti della maggior parte dei suoi avversari veloci. Le cose sembravano andare veramente bene per l'eroe americano. Il suo tempo migliore nella prima giornata era 1'22"067 e durante la sessione di sabato libera con serbatoi pieni era solo a un secondo da quel tempo. Però sarebbero stati gli ultimi 60 minuti che contavano per la pole position, con la pista che diventava sempre più veloce, man mano che si depositava sopra la gomma dei pneumatici.

La tensione aumentava per questa ultima ora di prove, quando il cielo del solito azzurro della California si copriva di nuvole e i piloti non vedevano l'ora di entrare in pista per fare dei tempi buoni prima che la prevista pioggia cominciasse a cadere. Però le nuvole non hanno scaricato il loro carico e così quest'ora di prove era quasi più emozionante della corsa stessa. Andretti sembrava dominare anche qui, come aveva fatto nel giorno precedente, ma pochi minuti prima della fine della sessione Niki Lauda si è aggiudicato la pole position. Con gomme nuove e un paio di giri indisturbati Lauda si è impegnato al massimo registrando un tempo di 1'21"63, assicurandosi la prima posizione che non otteneva da Brands Hatch dell'anno scorso. Era stato uno sforzo favoloso, ma malgrado questo non si poteva fare a meno che dare a Andretti le massime possibilità di vittoria, anche se sarebbe stata certamente una corsa interessante, come ha detto Mario.

Salvo per quanto riguarda i problemi di sovrasterzo, curati con un paravento più grande dietro gli alettoni, le Ferrari sono andate bene, sebbene la rottura di un braccio della barra antirollio posteriore in entrambe le vetture fosse un fattore preoccupante. Quello della macchina di Lauda si era rotto all'inizio della prima giornata, mentre quello di Reutemann si è rotto la mattina di sabato.

Paragonato a Lauda Reutemann ha guidato molto meno pulito, la sua Ferrari è passata sui cordoli con regolarità. «Forse spingo troppo, è quello il problema, si arriva troppo su un lato in una curva e questo rovina tutto il giro», ha detto dopo la fine delle prove in cui si era piazzato solo al quarto posto, a sei decimi dal suo compagno di squadra.

Solo tre macchine hanno registrato tempi su 1'21, la terza era la Wolf di Scheckter, che egli pilotava in maniera spettacolare, ma passando raramente sui cordoli. Il suo tempo era quasi identico a quello di Andretti, e le sue possibilità

Il ritardo delle prove

Pesce d'aprile da 100mila \$ ai sindacati?

LONG BEACH - Non sappiamo se le intenzioni erano quelle di fare scherzi da pesce d'aprile (che qui chiamano foolish day, giorno pazzo). Quel che è certo è che alcune voci messe in giro non si sa da chi hanno provocato un bel pasticcio, con una cascata di reazioni che non erano prevedibili. Qualcuno ha infatti sparso la voce, il primo aprile, che la foca non voleva correre perché non le erano stati versati interamente i soldi pattuiti. Secondo queste voci mancavano 100.000 dollari e fino a che non fossero arrivati non vi sarebbero state le prove e forse nemmeno la corsa.

La notizia è stata accolta con sorpresa sia dagli organizzatori sia da Ecclestone, che non ne sapevano niente. In realtà era stato stabilito da tempo che il contante del «pacchetto» sarebbe stato versato a scaglioni, man mano che gli incassi affluivano.

Comunque la diffusione delle voci ha provocato una immediata reazione da parte dei sindacati dei lavoratori addetti alle opere di protezione del circuito (quattro sindacati differenti) che hanno immediatamente smesso di lavorare per tema di non essere pagati. Questo ha provocato innanzi tutto un enorme ritardo nella preparazione del circuito, per cui susseguentemente vi sono state le tre ore di ritardo che hanno afflitto la prima giornata di prove.

Ritardo che è stato provocato anche da un'altra conseguenza a cascata, perché l'assenza dei lavoratori e del servizio di sorveglianza ha dato modo a buona parte del pubblico giovane ed esuberante (diciamo così) di entrare a frotte sul percorso, distruggendo una buona parte del lavoro fatto (per cui i ritardi sono aumentati) e soprattutto mettendosi in posizioni critiche.

La compagnia di assicurazioni che aveva stipulato la polizza con gli organizzatori voleva ritirarsi, e così si sono avuti altri ritardi e discussioni. Alla fine le cose si sono sistemate, ma tutto questo è costato fatiche, disagi e quattrini.

Se nelle intenzioni di chi ha sparso la voce iniziale, quella che non vi sarebbe stata corsa, la cosa doveva essere uno scherzo da pesce d'aprile, nella realtà ha provocato un bel po' di disturbo.

di vittoria sembravano pari ai due davanti a lui nello schieramento.

Jacques Laffite è stata una sorpresa quando ha piazzato la sua Ligier al secondo posto alla fine della prima giornata. Le sue prove non sono state turbate da noie meccaniche, contrariamente alle corse precedenti. Anche nell'ultima ora sembrava conservare il suo posto, ma non ha trovato le gomme giuste al momento giusto e così si è trovato in quinta posizione.

Cambio recalcitrante

Si poteva dire lo stesso per la Alfa Brabham BT45 di John Watson. Ma una serie di noie gli hanno impedito di piazzare la sua vettura nelle prime file dove certamente avrebbe potuto essere.

In quell'ora finale ha potuto fare solo pochi giri, poi si è dovuto fermare ai box, perché la scatola del cambio si rifiutava di inserire la seconda e la terza. Poi alcuni giri dopo, ha dovuto fermarsi di nuovo per noie all'alternatore. E' di

j. h.

CONTINUA A PAGINA 28

PER LE PROSSIME CORSE CHAPMAN HA UN SEGRETO
MENTRE LA MC LAREN LANCIA L'AUTOREGOLATORE DI BARRA

Con un mini-alettone Lotus anche più veloce

DALL'INVIATO

LONG BEACH - La più importante novità di questo Gran Premio è resta... nascosta e segreta. Infatti la Lotus, che aveva portato qui qualcosa di assolutamente originale, non lo ha poi utilizzato, per cui quasi nessuno se n'è reso conto.

Si tratta di un alettone veramente eccezionale non tanto per il suo disegno quanto per le sue dimensioni, straordinariamente ridotte, che secondo le intenzioni di Colin Chapman dovrebbe permettere di ridurre notevolmente lo svantaggio che le sue macchine hanno in velocità massima, svantaggio che è stato avvertito chiaramente nelle ultime gare.

E' un alettone la cui ampiezza è meno della metà di quelli abitualmente utilizzati, e che quindi ha una superficie alare molto piccola. Non sappiamo quanto esso possa essere utile agli scopi che si sono prefissi, perché non è stato sperimentato a Long Beach, ma è probabile che questa soluzione sia stata ideata per ridurre notevolmente

le incidenze negative in velocità massima, ma che per contro non offra molta efficacia nelle curve a media velocità, nelle quali la aderenza è importante. Forse questo alettone è razionale per circuiti come questo di Long Beach, che non hanno curve a media velocità ma solo a bassa e bassissima, e qualche sezione molto veloce.

Si dice che le prove effettive di questa soluzione saranno effettuate la settimana prossima in Inghilterra.

Novità di ritorno è stata la ATS, vale a dire la macchina Penske ora acquistata dalla squadra tedesca. Niente di rilevante dal punto di vista meccanico, salvo qualche piccolo particolare, ma cambiamento radicale nei colori, che sono diventati quelli nazionali tedeschi. Giallo di base e doppia striscia longitudinale nera e rossa, i colori della bandiera tedesca.

Qualche piccolo spostamento dei radiatori olio, e le molle in titanio per gli ammortizzatori, sono il resto.

La SURTEES di Brambilla è stata la prima macchina ad usare il

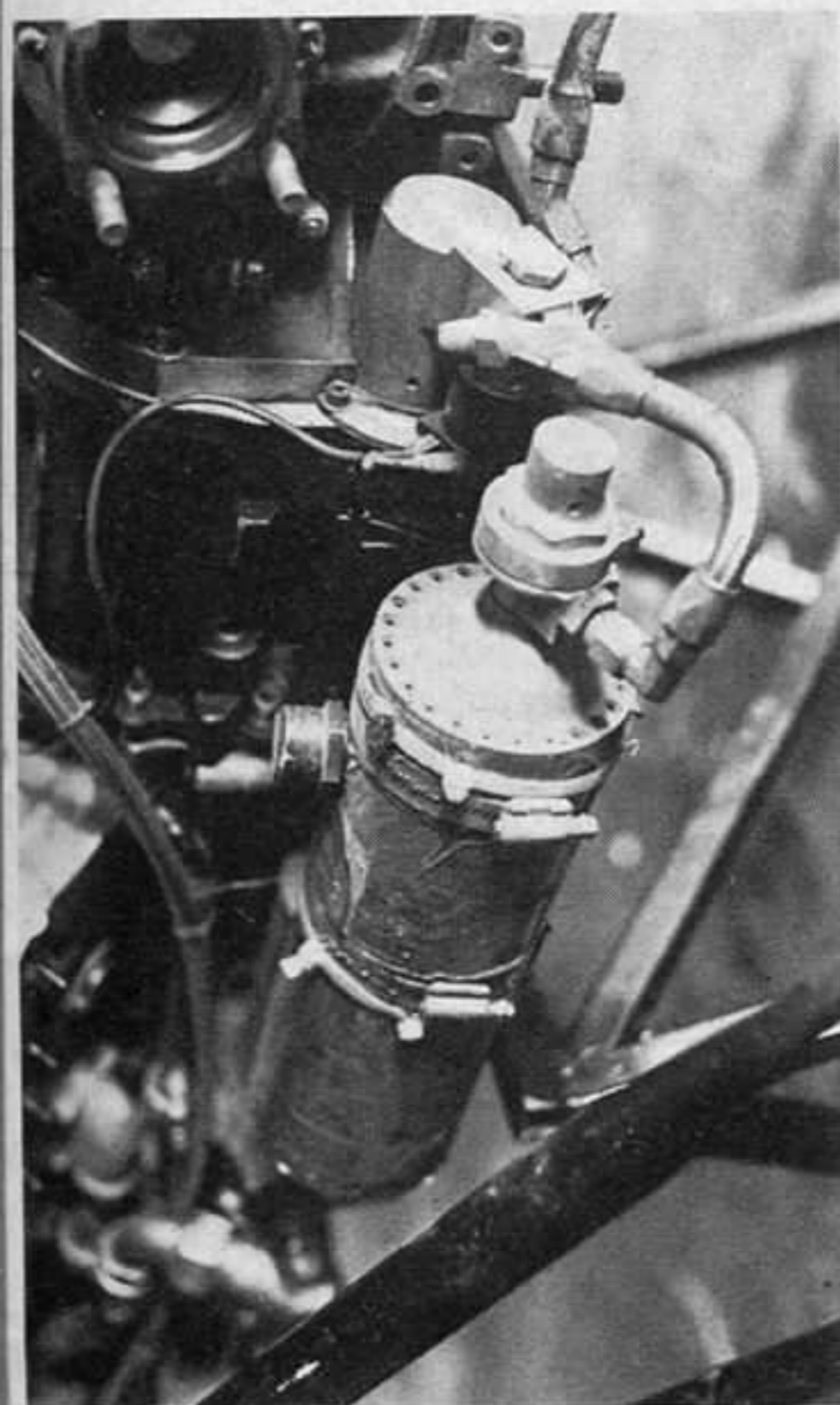
nali che sono opportunamente sagomati in modo che la rotazione li renda più o meno flessibili.

Ricordiamo che nel 1974 la Mc Laren aveva provato per prima un sistema di regolazione della barra anteriore, sulla macchina di Fittipaldi. Il nuovo sistema sarà utilizzato da Hunt anche in corsa, visto che è stato abbastanza soddisfacente in prova, anche se è difficile poter stabilire una effettiva condizione di vantaggio su questo circuito tanto difficile.

Novità importante alla LIGIER. La riflessione ha portato alla scoperta delle ragioni che provocavano le alterazioni delle testate e conseguentemente le rotture dei motori. Erano le nuove sospensioni posteriori, i cui punti di attacco erano anche sulle testate, a provocare le vibrazioni che facevano degenerare la rigidità di queste parti.

Sono state modificate le sospensioni, con i punti base di attacco differenti, ed il fenomeno è scomparso. Con notevole vantaggio, visto che Laffite ha potuto ottenere tempi di notevole rilievo. La Ligier

Alla McLaren, in attesa che la M26 (sopra, il suo volante sfilabile) diventi competitiva, aggiornano ancora la ormai vecchissima tipo 23



Si diffondono gli avviamenti pneumatici: ecco quello della Lotus-JPS



Dopo essere stato atteso in Brasile, Jones si è finalmente rivisto in California, al volante della Shadow DN8



« Per favore, leggere il manuale del pilota, prima dell'uso », dice questo anonimo poco fiducioso

Verifica «dielettrica» per il doping-benzina

● A Long Beach abbiamo visto per la prima volta un metodo abbastanza razionale e rapido di controllo della qualità del carburante. Niente che sia definitivo, beninteso, ma qualcosa che può dare delle indicazioni valide per effettuare ulteriori e più accurati controlli.

Si tratta di un metodo di verifica delle costanti dielettriche, vale a dire della resistenza dei corpi al passaggio di una corrente elettrica, che permette di individuare se un corpo determinato (del quale si conoscono le costanti di base) è stato alterato. Nel caso del carburante questo metodo, è molto rapido, pressoché immediato, permette di controllare se la composizione è stata modificata, per esempio con l'aggiunta di additivi, rispetto a quella di base.

Secondo le statistiche si è potuto stabilire che per quanto riguarda i normali carburanti del commercio vi sono delle differenze di costante attorno al due per cento. E' ovvio che nel caso che questa percentuale risultasse superiore, nei campioni esaminati, si avrebbe il sospetto di una alterazione. E conseguentemente si potrebbe procedere alle più accurate e precise analisi di laboratorio, che possono stabilire anche la composizione ed il N.O. Il metodo dielettrico è stato adottato qui a Long Beach dai commissari tecnici della SCCA, che sono molto attenti e molto ben documentati.

nuovo cambio Hewland a sei velocità. Pare che su altre si siano presentate delle difficoltà di installazione e di manovra, ma Surtees ha modificato i leveraggi ed adesso l'uso di questo cambio è possibile. Brambilla lo ha usato in prova ed ha poi deciso di mantenerlo per la gara.

Alla McLAREN sono sempre alla ricerca di qualcosa che renda più competitiva la M 23, che è macchina che sta invecchiando, però non pare che vi sia molto da fare. Su una delle due macchine utilizzate da Hunt è stato montato un sistema di regolazione della barra antirullo posteriore, direttamente derivato da quello che utilizzano le McLaren di Indianapolis e che è costituito da una leva posta sul cruscotto. A destra del volante (che agisce su un cavo flessibile e che termina ad una estremità della barra) un collegamento rigido con una lunga bielletta tasmette il movimento all'altra estremità, per cui entrambi i lati del sistema sono azionati contemporaneamente. L'indurimento delle barre avviene mediante rotazione dei bracci termi-

adesso comincia ad essere quella che speravano, vale a dire una macchina molto competitiva.

Niente altro da segnalare per le altre macchine, salvo l'alettone delle FERRARI, che era già stato visto a Vallelunga, la bombola dell'estintore piazzata accanto al cambio sulle BRABHAM ed il fatto che le TYRRELL erano dissimili, come in Sud Africa, con quella di Peterson dotata dei radiatori olio piazzati sopra quelli acqua e non a fianco.

f. l.

● Nei box della Brabham Alfa Romeo è stato visto con assiduità JACK BRABHAM, che è in America come ospite d'onore in quanto ex campione del mondo.

● Roberto Nosetto è tornato alle corse, dopo la spiacevole parentesi dovuta alle cure subite per i calcoli renali che lo affliggono. Era in forma e molto attento, ed è stato salutato con piacere da tutti.

● Per il servizio supplementare di polizia reso necessario dal grande traffico agli organizzatori è stata addebitata la somma di 25.000 dollari, solo per coprire le spese delle pattuglie stradali.

HILL E GURNEY MINACCIANO UNA FEDER-USA F.1

Se vietano Long Beach secessione americana

LONG BEACH - Grandi rumori, malumori e battibecchi ai box. « Questa pista è da annullare, è troppo stretta, non consente sorpassi, non ha fughe, gli stacchi sono quasi "proibitivi" », dicevano molti piloti, e Bernie Ecclestone subito a calmare le acque. Nulla di tutto ciò. Si continuerà a correre, anzi, c'è Mosport (Canada) pronta ad organizzare il suo Grand Prix lungo le avenue cittadine. Comunque una decisione verrà presa tra non molto malgrado Dan Gurney e Phil Hill abbiano già puntato i piedi dicendo: « Se ci togliete il Gran Premio creiamo una federazione americana e facciamo i nostri Grand Prix... ». Il che è tutto dire.

● L'ing. Chiti, alla vigilia, richiesto un parere sulla pista ci ha detto: « E' un circuito alla Montecarlo. Una velocità media molto bassa. Un circuito dove naturalmente non si può sviluppare tutta la potenza. Così com'è andrebbe meglio per macchine di F. 3. Nell'insieme l'organizzazione la mi sembra buona, e la sicurezza mi sembra perfetta ».

100 milioni dell'incasso a creditori '76

LONG BEACH - Tra gli altri guai gli organizzatori ne hanno avuto alcuni finanziari impreveduti. Infatti la prima parte degli INCASSI è stata bloccata dalla municipalità di Long Beach, che ha avanzato un credito di 83.900 dollari residuo del 1976, ed altri 18.000 dollari sono stati bloccati da altri creditori, più altri 43.000 sono stati chiesti in deposito a fondo di garanzia dai sindacati dei lavoratori locali. Le cose sono molto diverse, qui, che da noi. Non esistono le casse integrazione, e non esistono le « befane » delle casse pubbliche. Ognuno deve far fronte ai propri impegni.

● NIKI LAUDA resterà in California fino a giovedì venturo, per « passare » gli esami finali per il suo brevetto di pilota di aerei a reazione. In realtà aveva detto a Ghedini: « Se vincere andare a Las Vegas, se perdere torno a casa ». E' venuto in America col suo aereo personale, col quale si presenterà agli esami. Pare comunque che il viaggio sia stato abbastanza avventuroso dal momento che in Groenlandia pare abbia dovuto chiedere l'apertura di una pista di atterraggio per fare benzina e questo gli è costato 200 dollari per benzina e servizio pista, costituita unicamente da una striscia di ghiaccio con un bidone per i rifornimenti.

● La PERSONAL ha effettuato una presentazione in grande stile dei suoi volanti, che stanno per essere lanciati sul mercato americano. La presentazione è avvenuta con la presenza di Emerson Fittipaldi, il quale ha dato il suo nome al nuovo tipo di volante ad impugnatura anatomica che viene adesso lanciato.

La presentazione della Personal è stata seguita da un'altra occasione di lancio, quando il volante Personal è stato abbinato alla Goodyear nel tradizionale « Breakfast » che viene organizzato dalla associazione americana della stampa motoristica. Sui giornali americani la « vernice » è anche finita in prima pagina, con vivi elogi « al lavoro italiano ».

Rapine western

● Dicono che gli Stati Uniti siano un Paese tranquillo ed ordinato, rispetto all'Europa. Chiedere allora notizie all'avvocato Causo, venuto qui a rappresentare la CSAI, e a un paio di giornalisti tedeschi. Causo era andato tranquillamente a dormire con sua moglie, e l'altra mattina quando si è svegliato non credeva ai propri occhi. La sua camera era stata

visitata da un ladro, ovviamente molto abile e silenzioso, che aveva fatto piazza pulita dei soldi, documenti e gioielli che gli sono capitati sotto le mani. Un lavoretto pulito, da professionista ovviamente, ma anche se irritante la faccenda ha avuto un suo lato « stilistico » apprezzabile. Un lavoretto alla Arsenio Lupin, per intenderci.

Invece Ferdie Kraling e Burkhardt Nuppenheimer, due colleghi tedeschi che dormivano nella stessa camera del Ramada Inn, hanno vissuto la stessa avventura ma con puro stile western. Qualcuno è entrato nella loro camera, mascherato con fazzolettone, armato di pistola a tamburo, li ha svegliati, costretti ad alzarsi. Ha poi loro legato le mani dietro la schiena e tenendoli a bada con la pistola ha tranquillamente svaligiato i loro bagagli. Soldi, ovviamente, ma anche tutte le macchine fotografiche, che per Kraling erano i ferri del mestiere dato che è fotografo e tra quelli bravi e ben equipaggiati. Danni per circa sette milioni di lire.

Non più garante WOLF per il G.P. AUSTRIA

GRAZ - Ancora una settimana fa tutto aveva l'aspetto di un matrimonio perfetto: Walter Wolf aveva assunto la garanzia, in caso di deficit, per 150.000 dollari del GP d'Austria. Con ciò aveva liberato i dirigenti dell'Oesterreichring dalle massime preoccupazioni finanziarie. Però ora i responsabili hanno cambiato idea: durante una riunione-fiume martedì scorso, il consiglio d'amministrazione e la direzione amministrativa hanno fatto saltare l'accordo con Walter Wolf, con la motivazione: « La società Oesterreichring è dell'avviso che servizi pubblicitari in relazione con il Gran Premio d'Austria possono essere venduti solo contro il rispettivo controvalore. Poiché, da parte del signor Wolf non si tratta di un "sponsorship", la contrapartita pubblicitaria della società Oesterreichring non è pagata, e perciò non corrisponde alla nostra idea. Il rapporto amichevole tra il signor Wolf e la società Oesterreichring non è in nessun modo compromesso. Al contrario, entrambi le parti sono in trattative su altre comuni attività ».

Ora l'Oesterreichring è di nuovo alla ricerca di uno sponsor, il quale dovrà pagare almeno 1,5 milioni di scellini. Sono in corso trattative con Bauknecht (articoli domestici) e con i fabbricanti di articoli da sci austriaci Fischer, Kneissl, Blizzard e Atomic.

L'effettiva ragione per la rottura dell'accordo con Walter Wolf dovrebbe essere nel fatto che Wolf, da un lato ha chiesto di vedere i conti del GP austriaco e d'altro lato voleva, in caso di profitto, di averne una parte. Evidentemente l'Oesterreichring crede di guadagnare in ogni caso quest'anno con il GP, e non vuole dividere con nessuno.

Sembra dimenticato il fallimento dell'anno scorso, sembra dimenticato il pericolo di cattivo tempo, dimenticata la possibilità di incidenti in corse prima del GP e dimenticata anche la necessità di modificare la Hella Licht Curve (in cui è rimasto ucciso Mark Donohue nel 1975) con consistenti mezzi finanziari.

h. c. s.



LIGIER miss F.1

LONG BEACH - Il tradizionale concorso di eleganza per le macchine F. 1 è stato vinto stavolta dalla Ligier, davvero bellissima e molto ben presentata. I meccanici hanno intascato 500 dollari. Al secondo posto la Ferrari, con 300 dollari ed al terzo la ATS ex-Penske con 200 dollari.

Il bello è che le macchine venivano presentate coi nomi dei piloti, per cui i giornali hanno scritto che la Francia ha avuto i premi per la sua tradizionale eleganza avendo avuto il primo ed il terzo posto. La macchina di Jarrier in effetti era la americana Penske ribattezzata ATS e dipinta coi colori nazionali tedeschi.

Le prove F.1

CONTINUAZIONE DA PAG. 26

nuovo uscito in pista quando mancava poco tempo alla fine, accusando noie alle ghigliottine, che non si aprivano del tutto. Nella disperazione di stabilire un tempo migliore ha fatto un testacoda terrificante nella prima curva.

Uno degli uomini più felici sabato sera era Emerson Fittipaldi insieme al suo team Copersucar. « La macchina sembra a posto », « E' bello essere fuori dalla buca », ha detto Emerson sorridente, il quale sembrava per la prima volta in condizioni di guidare la macchina, invece che lottare con essa. « Da quando abbiamo fatto tutte le modifiche alla parte posteriore della macchina, la vettura è continuamente migliorata nelle curve lente. Questa pista è proprio ciò che ci vuole per noi ».

E' stato un segnale di allarme per l'ex campione del mondo vedere James Hunt alla sua sinistra nello schieramento.

Il team McLaren cambiava continuamente le gomme alla M23 di Hunt, ma nonostante tutti gli sforzi del pilota, che ad un certo momento sono sfociati in un testacoda, non si poteva portarla più in sù dell'ottavo posto. « Si tratta di un problema di sovrasterzo, e sembra che niente sia in grado di eliminarlo », ha detto Hunt, che si accorgeva sempre di più che la sua McLaren era ormai superata.

Il compagno di squadra di Hunt, Mass aveva noie ancora maggiori, senza il costante flusso di gomme nuove, che riceveva la macchina di James, e le sue prove hanno trovato fine quando si è rotto un giunto della sospensione anteriore, e Jochen si è dovuto accontentare del quindicesimo posto nello schieramento.

A guidare la quinta fila era Jean Pierre Jarrier, il quale, malgrado il suo lungo « ritiro » forzato, non ha perso niente della sua abilità. « La macchina è grande », ha detto con entusiasmo e il team ATS era ovviamente contento dell'impegno del pilota francese, tanto più che Hans Stuck era a otto posti più in dietro con la seconda Brabham.

Stuck ha avuto le sue difficoltà, parti-

colamente nell'ultima sessione, quando era costretto di scendere dalla vettura, perchè il telaio da corsa presentava una fessura nel carter dell'olio. La maneggevolezza dell'altra macchina non era di suo gradimento e così ha fatto pochi giri con la vettura di corsa, ma poi si è dovuto nuovamente fermare quando si sono rotti i freni dopo pochi giri veloci. Poi ha di nuovo provato con la vettura di prova, anche questa volta ha dovuto arrendersi per la rottura del radiatore dell'olio. Malgrado tutte queste noie era contento della Brabham « E' meglio di circa il 30% della March », ha detto.

E' vero che il team Brabham ha avuto le sue difficoltà, ma paragonato a quelle delle Tyrrel di Ronnie Peterson e Patrick Depailler non erano niente. Entrambe le vetture avevano grossi problemi di maneggevolezza, sebbene ci si aspettasse che dovessero andare bene su quel circuito dopo le buone prestazioni l'anno scorso a Monaco.

Per l'intero fine settimana il team aveva cercato di sistemare l'alettone e la sospensione, ma non sembrava servire a niente. « E' come fare uno slalom sulla pista », così ha detto Ronnie, mentre Patrick si è tolto il casco dopo simili vani tentativi di migliorare i tempi dicendo che, se dovesse guidare così per i 80 giri della corsa, avrebbe seri dubbi di arrivare alla linea del traguardo. Le macchine avevano lo stesso aspetto spettacolare che avevano in Brasile. In fine Peterson è riuscito a registrare il decimo tempo.

L'undicesimo posto è andato a Vittorio Brambilla, che era molto contento della maneggevolezza della sua Surtees. L'unico suo problema era di abituarsi alla scatola a sei velocità. Ha fatto una prova di confronto con la macchina di Binder, ma ha deciso di tenere la scatola a sei velocità.

Clay Regazzoni guidava la settima fila con la sua Ensign, infatti, le speranze del vincitore dell'anno scorso di ripetere questo exploit non erano molto grandi.

Accanto a lui era Alan Jones. Le prove della prima giornata erano disturbate dal sovrasterzo e da problemi di alimentazione. E' riuscito a fare solo pochi giri nella prima sessione, prima di danneggiare l'anello dentato della scatola del cambio, costringendolo a una fermata ai box. Così non ha provato, arrabbiato, fino all'ultima ora.

In ottava fila c'era Mass e la seconda Lotus di Nilsson. Lo svedese non riesce abituarsi alla macchina su questo circuito. « E' molto diverso da guidare che la vettura a passo lungo e sembra che non riesca a metterla a punto con il giusto equilibrio. Poi ho anche montato troppo tardi le gomme nuove », ha detto Gunnar.

Stuck guidava la nona fila e di fianco a lui c'era la March Rothmans di Brian Henton; l'inglese non ha avuto meno problemi di pilotare la March ufficiale degli altri piloti prima di lui quest'anno. « Il problema maggiore è sottosterzo nei due tornanti stretti e l'unico modo che abbiamo trovato a migliorare questo è stato di mettere la prima marcia più bassa, per far venir fuori meglio la parte posteriore della vettura. Tutto ciò che posso fare in questa corsa è di arrivare al traguardo e sperando che qualcuno davanti a me si fermi » ha detto Henton.

Binder era nella fila successiva con la seconda Surtees, e accanto a lui c'era Zorzi, mentre l'ultima fila era costituita da Brett Lunger e Alex Ribeiro con la March privata.

j. h.

Altre notizie
su LONG BEACH F. 1
alle pagine 34-35



ZANZARA

La prova
di venerdì
l'aprile
a FIORANO



● La **MARLBORO** ha organizzato con l'USI, l'Unione Stampa Sportiva Italiana, un concorso-referendum con... oroscopo-risultati, riservato ai giornalisti italiani. Gli sport presi in esame sono ciclismo, calcio, auto, moto, tennis, basket. Gli sport motoristici debbono essere molto difficili se nel regolamento è previsto che, per ogni quiz di auto o moto indovinato nella schedina speciale, vengono assegnati 5 punti (il calcio vale 2).

SIRACUSA lavora al nuovo autodromo

● A **SIRACUSA** è cominciata la fase esecutiva dei lavori del nuovo autodromo che dovrebbe rinvigire le famose stagioni del compianto comm. D'Amico Urso. E' una impresa di Bologna che realizzerà l'impianto che ha ottenuto il finanziamento della Regione Sicilia. Anche la Ferrari è stata interessata come consulenza e i realizzatori hanno chiesto la presenza dell'ing. Nasetto e di un pilota della Ferrari per gli ultimi dettagli tecnici di sicurezza.

● **FORGHIERI** ha spaventato Leoni a Fiorano. Non perché lo ha « messo sotto » facendogli fare 100 giri in un solo giorno, ma per come l'ing. ferrarista gli ha detto di stare cercando « quel maledetto che dà le notizie ad **AUTO-SPRINT!** ». Gli occhi, pare, gli brillavano di furia « omicida »!

● **GIACOMELLI**, preoccupato del test « misterioso » del 1. aprile a Fiorano, temendo si trattasse di Cheever o Patrese sul serio, voleva venir giù apposta da Londra e presentarsi anche lui ai cancelli di Fiorano!

● La **F.O.C.A.** sta definendo lo Statuto ufficiale dell'Associazione che sposterà la sua sede in Svizzera. Per la Ferrari ai meeting conclusivi ha presenziato l'ing. Nasetto.

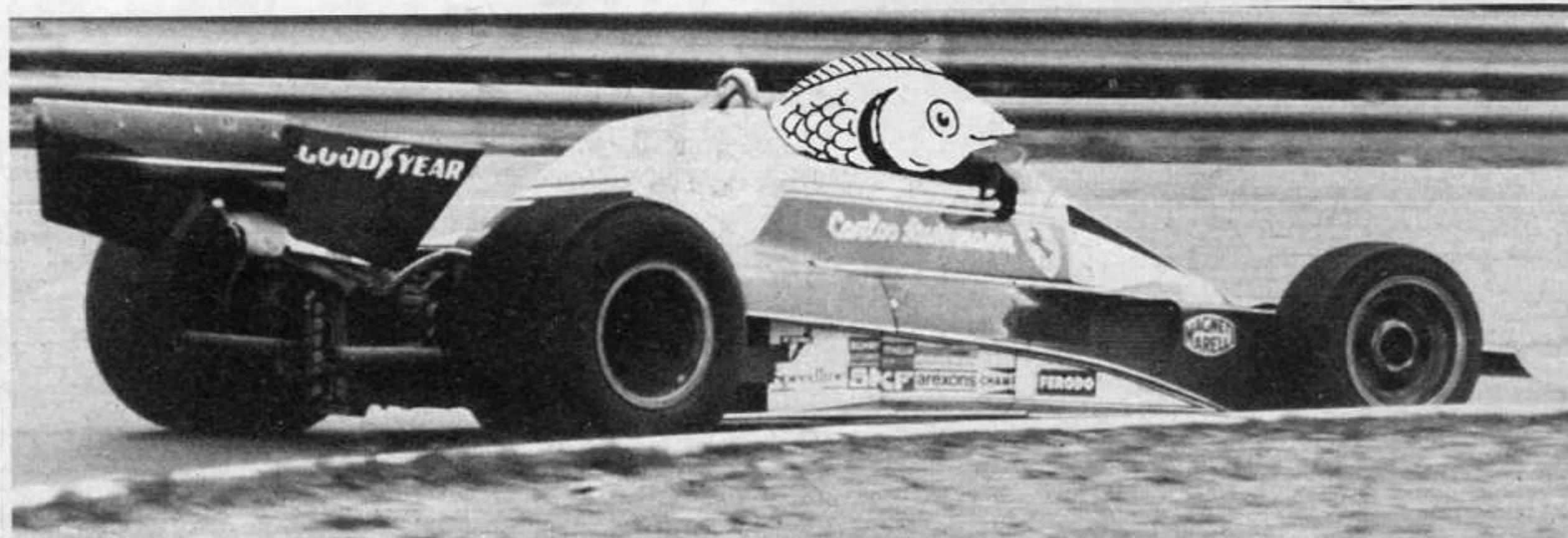
● **MERZARIO** martedì scorso, pioggia permettendo, ha provato la 33 sport per il mondiale '77 a Balocco. Ma in realtà era un test fotografico per le prime immagini ufficiali della vettura con le nuove scritte dello sponsor Fernet Tonic. La squadra sarà presentata subito dopo Pasqua.

● Ci scusiamo per la banalità del titolo scorso « Stuck all'Alfa! » Il solito « proto » si è mangiato qualcosa. Doveva essere: « **STUCKATI ALL'ALFA!** ».

● Il G.P. d'Italia '77 di Monza cambia nome: si chiamerà **G.P. CARIPLO**, cioè Casse della Provincia Lombarda. Lo sponsor bancario ha preferito il GP all'accordo con l'Alfa?

● **AMBROSIO** batte Lauda 18 (ore) contro 23. Cinque ore (e due rifornimenti) in meno ha impiegato per raggiungere la California (rotta polare) rispetto all'austriaco nella sfida dei jet privati. Il prezzo di questi voli, dicono, 800 mila lire l'ora. Ma a Lauda pare l'abbia pagato la Cessna il viaggio, (e gli ha prestato anche il pilota).

● Al **CASTELLET** volevano derogare dalla CSI per avere validità mondiale a gara unificata sport e silhouette. Di fronte al no, gli organizzatori hanno cancellato le due gare e ne faranno una loro unificata senza punti iride in palio.



Fiorano - venerdì 1° Aprile

L'annunciata prova « misteriosa » di venerdì scorso (1. aprile) a Fiorano con pilota italiano, comunque c'è stata. Ecco il documento. La giovane speranza però ha dovuto accontentarsi di una... sei ruote Tyrrell (tanto per cambiare...)



● Una considerazione che bisognerà pur fare. I Trofei di Marca, almeno in Italia non servono a lanciare giovani piloti verso le monoposto. Almeno non chi le vin-

ce. Provate a cercare una delle F. Ford o delle F. Renault spuntati ai primi servite allo scopo, e sappiatecelo dire! Forse l'unico poteva essere Niccolini dell'Alfa-

sud, ma si dà il caso che la Serie Alfasud è l'unica che non dà ai piloti prospettive di escalation agonistica per iniziativa della Casa! (La F. 3 lui se l'è comprata lui).

Viene dal TICINO la 6 gomme FERRARI

Mezza Italia televisiva si è ribellata domenica sera per quella trasmissione a singhiozzo del GP. Stati Uniti West che arrivava con stupende immagini di ambiente e di colore da Long Beach (peccato solo che il regista indulgiasse soltanto sui protagonisti e sui fermi ai box). Tra calcio, ippica, rugby e scene scontate domenicali, è stato consumato un mezzo scempio di una diretta che stava portando nelle case una gara incredibile con tre moschettieri ventre a terra a darsi battaglia con la suspense di un errore o di un fatto decisivo che poteva capitare in ogni momento.

La tecnica registica suicida della TV rete I è stata perdonata, che' solo negli ultimissimi giri è arrivato lo sconvolgimento decisivo, quando dopo aver ceduto la parola persino al calendario dei programmi settimanali, sono tornati sul video Viola e Rancati, avviliti da un collegamento in tubo che li lasciava in pratica all'avventura delle intuizioni e dei commenti di maniera, facendo certamente gongolare Poltronieri, rimasto escluso stavolta col TG-2 non di turno nella diretta auto.

In compenso dalla Svizzera sono arrivate puntuali tutte le immagini, con un commento ben meglio calibrato dato l'appoggio di esperienza di « addetto ai lavori » di Arturo Merzario, tornato al video elvetico con Giampaolo Foletti. Il quale tra l'altro si è distinto, oltre per aver centrato subito col partner le vicende della decisiva partenza, con sottolineatura (mancata da Viola e socio) dell'errore macroscopico di Lauda e delle bussate in serie iniziale (con individuazione esatta dei coinvolti), anche per una significativa sottolineatura della leggerezza Alfa Romeo nell'accertare la mortificazione di Ecclestone con l'ingaggio di Stuck. Bisogna andare sulle reti radiotelevisive straniere per veder superato il conformismo di Stato, che in tema di sport auto e di piloti nazionali denuncia da noi un sevilismo del silenzio veramente inqualificabile.

Ed è stato anche Foletti protagonista di un'altra sottolineatura tecnico-polemica certo giornalmisticamente azzeccata. Quando ha detto che

● CLAY REGAZZONI l'altro giorno ha fatto un salto a Riverside per visionare la McLaren (Indy) di Bill Simpson. E' la medesima macchina con la quale Mario Andretti lo scorso anno sul catino dell'Indiana ottenne il secondo miglior tempo di qualificazione. Mario avrà una nuova vettura che Roger Penske ha fatto allestire per l'asso di Nazareth, mentre l'altra macchina andrà a Regazzoni.

Lo sponsor del ticinese sarà la

Theodore Racing e Clay dovrebbe venire ad Indy l'indomani del Gran Premio di Spagna. Nei giorni successivi Clay compirebbe «l'esame di ammissione» come «Rookie» e quindi si sottoporrebbe alle prove di qualificazione prima di tornare in Europa per il Gran Premio di Monaco. Dice Clay: «Sono eccitatissimo. La macchina è bella e sembra sia anche competitiva e spero, anche se è la prima volta, di ben figurare».

PER IL VETO AL NURBURGRING «SPARATE» PESANTI

CLAY c. NIKI

LONG BEACH - Ogni tanto, Regazzoni si ricorda di non avere peli sulla lingua e rilascia dichiarazioni di una violenza pari alla sua spregiudicatezza di « sportivo » all'antica. In particolar modo, Regazzoni a Long Beach si è trovato a parlare del suo ex compagno di squadra Lauda; delle sue scelte sempre molto pubblicizzate; e di certe sue iniziative lasciate invece piuttosto nell'ombra.

In particolare, riferendosi al risultato del sopralluogo di Lauda e di Watson al Nurburgring, Regazzoni ha violentemente contestato le scelte dell'austriaco, che egli ha giudicato « non obiettivo » e non in grado di rappresentare la totalità dei piloti. Non per lui, per lo meno. La pensano allo stesso modo, oltre Merzario e Brambilla, anche Andretti Laffite ecc.

« Non vedo, ha detto Clay, perchè il signor Lauda debba stabilire che non si deve correre in un posto che invece, a me ed a moltissimi altri, va benissimo. E poi lui non era certo il più adatto a giudicare sulla pericolosità del circuito, quando i suoi guai sono dipesi da cause esterne, come dal fatto che ha perso il casco subito dopo il primo urto... »

Inoltre, Clay ha fatto pesanti illazioni sul comportamento di Lauda successivo alla sua «resurrezione» e culminato con il rientro-sprint al GP d'Italia: «Credo che una cosa veramente pericolosa sia stata il suo rientro, in condizioni fisiche ancora precarie, fatto a Monza. In quella occasione, per non irritare le ferite al capo ancora non rimarginate, Lauda aveva un casco anche più largo di quello che gli si era sfilato in Germania, ed inoltre egli era «sostenuto» da farmaci che forse non erano solamente delle medicine... ».

L'allusione è pesante, e coinvolge in parte anche l'equipe medica che ha dato l'OK all'austriaco prima di Monza. Anche se l'esame fiscale prima del GP d'Italia verteva soprattutto sul recupero « fisico » del pilota, sulla funzionalità dei suoi arti e dei suoi riflessi, non potendosi spingere ad analisi « interne » tipo antidoping. Quegli esami che comunque la più recente legislazione CSAI vorrebbe introdurre, ma dalla quale i licenziati « non italiani » potrebbero facilmente sottrarsi.



MORROGH osservatore Ferrari

ROMA - Henry Morrogh, il noto istruttore irlandese di guida veloce, ha ottenuto di poter portare un gruppo dei suoi ragazzi a visitare la Ferrari. Venticinque, fra allievi ed ex-allievi della scuola di Morrogh saranno quindi, il 23 aprile, in visita fra Maranello e Fiorano.

Potrebbe essere questa l'occasione, per il simpatico Morrogh, di cominciare a riferire al « gran capo » intorno ai giovani piloti italiani. Poiché, evidentemente, i giovani ormai « affermati » alla Ferrari non bastano, il « Drake » qualche tempo fa ha affidato a Morrogh il compito di indagare, con discrezione nel mondo dei « super-giovani » che l'istruttore si trova a plasmare nella sua attività. (Inutile dire che questo sarebbe un modo per rinviare di nuovo impegni « nazionali ». La generazione del DINO F. 2 è già condannata, n.d.r.).

Uno dei nuovi futuribili potrebbe essere Andrea De Cesaris (che vediamo nella foto), l'ultimo in ordine di tempo fra i kartisti che affidano alle cure di Morrogh il loro avvenire sulle quattro ruote.

A proposito della visita, Morrogh prega gli interessati (i soci della sua Associazione Sportiva che abbiano completato il corso) di prendere contatto, per l'iscrizione, telefonando allo 06 - 903.3240.

l'idea della sei ruote a Maranello l'ha data (tramite disegni portati da Regazzoni qualche anno fa) un signore ticinese « di cui non ricordo il nome » ha detto il telecronista « Anzi, perché non ci telefona? ».

E il signore ha telefonato, dicendo di chiamarsi Nivaldo Foletti (guarda, guarda, che dimenticanza Giampaolo!). E si è saputo anche che ha messo insieme anche un progetto di otto ruote gemellate due a due davanti e dietro, cioè poi quello stesso progetto che Giovanni Lurani ha mostrato con disegni come idea del vecchio ing. Gioacchino Colombo. Una cosa è certa: ed è che i tecnici ferraristi escono come furbetti d'occasione da questa rivelazione. « Forghieri si era tenuto quattro anni nel cassetto il progetto, poi ora... » ha concluso Foletti.

Marcellino

H dott. ROVELLI ridimensiona i « danni di Lauda »

Le gravi accuse di Clay Regazzoni da Long Beach contro il suo ex compagno di squadra Niki Lauda, hanno fatto perno sulle condizioni fisiche dell'austriaco nel giorno del suo grande rientro all'ultimo « Gran Premio d'Italia ». Poiché in quella occasione forse per la prima volta nel corso della sua carriera Lauda fu sottoposto ad un controllo medico prima di una corsa, abbiamo voluto sentire il PROF. ROVELLI, responsabile sanitario della gara monzese, che visitò personalmente il pilota prima di rilasciargli il benestare a correre.

« Regazzoni, evidentemente ha la lingua avvelenata — esordisce il clinico — perché nelle condizioni in cui Lauda si presentò a Monza non c'era certo bisogno di punture o di stimolanti per gareggiare. Se lo ha fatto io non ne so nulla ».

— Scusi ma non fu lei a definire Lauda all'80 per cento delle sue possibilità dopo averlo visitato al termine delle prime prove ufficiali?

« Certo! Lo ripeto. Però io parlavo di stato di potenzialità atletica che è una cosa ben diversa. Anzi considerato che un pilota in gara di questo potenziale ne consuma circa il 40 per cento si potrebbe dire che al contrario Lauda era in condizioni di forma smagliante. Il fatto è che attorno allo stato di salute di Lauda dopo l'incidente si è fatto troppo chiasso. In effetti Niki aveva solo una banalissima tracheite irritativa e quindi direi che non è mai potuto essere in punto di morte come certi giornali trovarono comodo riferire. Per quanto riguarda le ustioni Lauda poté riprendere subito perché in effetti non fu lesa nessuna parte essenziale per la funzionalità. Certo esteticamente quell'orecchio mozzicato ha fatto trepidare

migliaia di tifosi. Ma clinicamente per guidare non ha avuto nessuna influenza ».

— Ma le ferite in testa però c'erano?

« Sicuro! Però dal punto di vista medico anche il cranio è una zona in cui le ustioni danno meno preoccupazioni. Al soggetto potranno causare un certo fastidio ma Lauda questo lo aveva previsto tanto è vero che fece adattare il casco e inoltre si premurò di fare una speciale bendatura. L'unico vero problema a Monza di Lauda era la bruciatura sotto l'occhio. Perché l'austriaco sapeva che qualche tempo dopo, quando avrebbe cominciato a cicatrizzarsi, avrebbe avuto dei riflessi sulla palpebra costringendolo ad operarsi, come in effetti è poi successo dopo l'inverno. Ripeto se Lauda ha corso sotto stimoli doping a Monza lo ha fatto per motivi che con il suo stato di salute dell'epoca non avevano niente a che vedere ».

e. z.

AMBROSIO rileva la SHADOW

● FRANCO AMBROSIO ha deciso di non essere più soltanto uno sponsor della Shadow ma di acquistare una parte della proprietà della squadra e non soltanto per le attività formula uno. La definizione del passaggio di proprietà parziale (si dice 51 per cento) dovrebbe avvenire in questi giorni.

Secondo le indiscrezioni che abbiamo raccolte ciò significa che Ambrosio sarà direttamente coinvolto nella conduzione della squadra e ciò potrebbe significare anche che oltre a Zorzi potrebbe esserci posto per un altro pilota italiano. Comunque Ambrosio si occuperà a fondo della squadra anche per le gare Can-Am e per Indianapolis, si aprono orizzonti nuovi alle attività della squadra.

Quando REGA diceva il contrario...

MONZA, settembre 1976, prove del G.P. d'Italia.

Clay Regazzoni fra una regolazione e l'altra di un'alettone...

— Che cosa ne pensi del ritorno di Lauda?

« ...è già guarito ha fatto bene a ricominciare... ».

— Ma le ferite gli sanguinano o no?

« ...io sono stato con lui nella roulotte e mi è sembrato con le ferite già rimarginate... ».

— Ma del casco che sembra gli sia volato via al Nurburgring che cosa ne dici?

« ...non si può mai sapere durante un incidente che cosa succede... ».

— Ma con il casco le ferite — dici tu — appena rimarginate non gli faranno male o sanguinare?

« ...non credo, perché il casco aderisce bene, Lauda se lo è fatto fare su misura... ».

— Ma i medici che lo visiteranno pensi che lo riterranno idoneo?

« ...certamente perché vuoi che non lo facciano idoneo? Lauda è un serio professionista se ha deciso di riprendere il suo posto sulla Ferrari è segno che è in perfetta forma, e la visita medica lo confermerà ».

— Si sussurra in giro che Lauda possa essere imbottito di — diciamo — tranquillanti, pensi possa essere vero?

« ...assolutamente no, Lauda è quello di sempre, io lo conosco, è molto serio in queste cose, non rischia assolutamente con porcherie mediche... ».

— Pensi che dopo questo incidente il Nurburgring salterà?

« ...non credo, certamente che forse si sarebbe potuto fare di più nell'occasione di Lauda... ».



nell'augurare
BUONA PASQUA
ai suoi lettori
RICORDA
che il prossimo
NUMERO per
le feste pasquali
sarà in
EDICOLA
Mercoledì 13 aprile