

**NON SEMPRE I PILOTI-«COMPUTER»,
SPECIE SU PISTE DA NON POTER
«MANDARE A MEMORIA», SONO
IN GRADO DI FORNIRE SOLU-
ZIONI «COMUNQUE» OTTIMALI**

PER L'«UOMO DIMENTICATO» ci sono ancora occasioni per rivendicare il ruolo di protagonista. L'«OPINIONE» di Franco Lini e di Jean Pierre Beltoise ha molte occasioni per essere verificata. Gomme, dispositivi aerodinamici, allineamento tecnico tendono ad emarginare il pilota attribuendo sempre maggiore importanza alla organizzazione della squadra ed alla capacità dei tecnici. Eppure, qualche volta, anche gli attuali dispositivi così sofisticati ammettono interpretazioni umane. Il «COMPUTER» non è sempre in grado di fornire soluzioni «COMUNQUE» ottimali. In certe occasioni le variabili sono troppe e la soluzione più

CONTINUA A PAGINA 9

l'ing. del lunedì

Mario Andretti, uno dei piloti più completi del mondo, ha vinto a Long Beach il suo terzo Gran Premio. Non sono tanti, in rapporto al suo valore, ma ne verranno altri... (ATTUALFOTO)



**il riscatto
dell'
Uomo**

CONTINUAZIONE DA PAG. 5

di una. Si torna alla ricerca del compromesso migliore. Un compromesso magari tecnicamente criticabile, sbagliato a rigor di logica, ma che può diventare vincente grazie all'apporto personale, irrazionale addirittura, del pilota.

Alla fine degli anni 70 (e non solo nel settore dell'automobilismo sportivo) si riscoprono i valori dell'improvvisazione, dell'immaginazione e della fantasia. La pianificazione — da sola — può assicurare soltanto risultati « standard », prestazioni di buon livello il più possibile generalizzate ma per sua stessa definizione non può fare miracoli.

Fantasia ed immaginazione contagiano i progettisti alla ricerca di « scorciatoie di intuizione » per il superamento di problemi contingenti (Tyrrel 34, Ferrari 6 gomme) ed influenzano i risultati. La curva dello sviluppo tecnologico va saturandosi. Non c'è più posto per supremazie rilevanti. Il lavoro d'équipe, come già avvenuto in altri settori della ricerca, conduce inevitabilmente all'« **unica soluzione possibile** ». E tutti vi arrivano quasi allo stesso momento. E' solo un problema di investimenti, di disponibilità economica. Nel '75 e nel '76 la Ferrari proprio grazie ai finanziamenti Fiat aveva potuto assicurarsi un consistente margine di vantaggio. E su quel margine di vantaggio — ormai irripetibile, ancora per molti anni — si era innescato il « **fenomeno-Lauda** ».

In condizioni di evidente superiorità meccanica il pilota tende a diventare un accessorio, una componente non essenziale nel sistema auto-uomo. Il pilota è soltanto « **indicatore** » strumentale del comportamento della monoposto. Il suo è un ruolo semplificato. Si richiede assoluta fiducia nei progettisti, fiducia che porta inevitabilmente all'annichilimento della personalità.

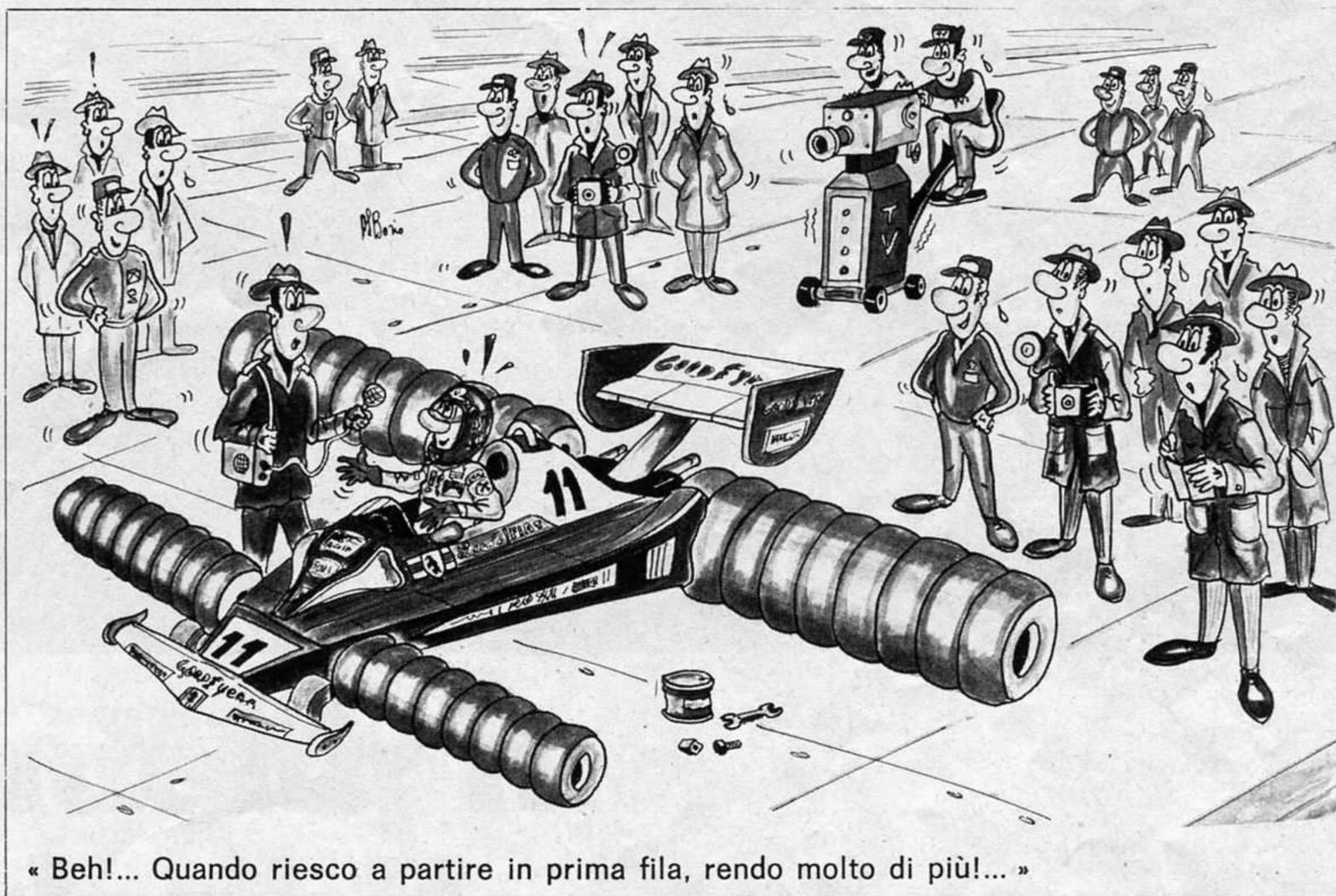
La fantasia diventa la nemica da combattere, si instaura una « **normativa** » di comportamento che tende a prevedere tutti i possibili casi e tutte le reazioni da adottare. Il « **pilota-astro** », il pilota frustrato nella sua ambizione di protagonista si sacrifica in favore dell'auto. Dimentica se stesso per diventare interprete passivo.

Per qualche tempo, dall'inizio del '74 ad oggi, l'identi-kit del pilota vincente è stato rappresentato con una certa approssimazione proprio da Lauda. Ora, però, e la corsa di Long Beach lo ha dimostrato, qualche cosa sta cambiando. Lo sviluppo tecnologico conseguente al mutamento della formula di gara è ormai quasi totalmente assorbito. In un contesto mutato si ritrovano situazioni che avevano caratterizzato gli ultimi anni della formula litro e mezzo.

In condizioni di equilibrio spinto neppure gli alettoni, neppure le gomme riescono a compensare la mancanza di coraggio e di fantasia. Al contrario proprio questi « accessori » consentono

Il coraggio è una scelta

QUALCOSA STA CAMBIANDO: LO SVILUPPO TECNOLOGICO È QUASI TOTALMENTE ASSORBITO ED ECCO PERCHÈ IN CONDIZIONI DI EQUILIBRIO SPINTO, NEPPURE ALETTONI E GOMME RIESCONO A COMPENSARE LA MANCANZA DI INIZIATIVA AGONISTICA



ai piloti di attuare scelte di coraggio in grado di sconfiggere un equilibrio ormai fittizio. « **Scelte di coraggio** » che riportano agli anni 60 ma che richiedono qualità umane e tecniche ancora superiori.

Ai tempi di Clark il coraggio costituiva una qualità da sfoderare durante la corsa. Al via il pilota poteva decidere per una condotta di gara piuttosto che per un'altra. A misura della propria abilità personale poteva osare più o meno in curva, sfruttare a diversi livelli la propria vettura. Oggi il coraggio è diventato una qualità da applicare « **a freddo** », fin dalle prove. Un comportamento che va assunto a tavolino, al di fuori dalla competizione e per questo la scelta diventa sempre più difficile.

In base alla regolazione degli alettoni si può programmare, già prima del via, la quota di abilità personale che si vorrà impegnare in quella gara. Una scelta definitiva, che non ammette ripensamenti. A Long Beach Jody Scheckter con una regolazione particolare dell'alettone ha potuto

ottenere dalla sua Wolf quella notevole velocità di punta che gli consentiva di allontanarsi indisturbato sulla « **shoreline** » e che per quasi tutta la gara gli ha permesso di tenere la prima posizione davanti alla più dotata Ferrari di Lauda.

Una scelta coraggiosa che comportava, a causa delle minori deportanze, inevitabili controindicazioni sul « **misto** ». Il « **computer** » avrebbe evidentemente scelto una soluzione di compromesso con maggiori deportanze « **integrando** » nel miglior modo possibile il bilancio dei vantaggi e delle perdite. Il pilota sudafricano ha invece inserito nel calcolo una certa quota della sua abilità personale. E' stato il ricorso a quella quota che gli ha consentito la regolazione « **spinta** » dell'alettone. Sul misto, poi, si sarebbe incaricato lui stesso di contenere lo svantaggio facendo ricorso al coraggio ed alle qualità di guida. Una scelta non solo istintiva ma anche ragionata. L'alleggerimento del treno posteriore sul misto poteva essere ben controllato da un pilota che

imposta tutta la sua condotta di guida su un accentuato sovrasterzo della vettura.

Lo stesso discorso vale per Andretti e per la sua Lotus, anche se in questo caso la monoposto, indipendentemente dalla incidenza degli alettoni, consente deportanze maggiori. Niki Lauda, invece, ha preferito attenersi a regolazioni tecnicamente corrette. Regolazioni che non tenevano conto dell'apporto personale del pilota. Il valore della deportanza è stato scelto in modo da « **equilibrare statisticamente** » le richieste del misto e del veloce.

Una scelta sicura che consente buoni risultati (e la corsa lo ha

dimostrato) senza particolare impegno ma che non permette di condurre una gara di attacco. Niki Lauda, nonostante le superiori capacità di accelerazione del 12 cilindri boxer, non ha potuto far nulla se non attendere il cedimento del duetto di testa. Una posizione rinunciataria in partenza. Lauda, in ogni occasione, rappresenta il « **potenziale** » della macchina, in nessun caso, sembra in grado di aggiungere qualche cosa di suo.

E' un atteggiamento interessante perché osservando il comportamento in gara del pilota austriaco è sempre possibile risalire allo stato di forma della Ferrari.

La scelta del « **minor rischio possibile** » è ormai scelta caratteristica per Niki Lauda. Una scelta che già si era attuata in Brasile. Allora il minimo rischio veniva dall'adozione di un alettone regolato per fornire grandi deportanze e consentire velocità elevate sui curvoni di Interlagos. A Long Beach una ulteriore conferma di questo modo di agire.

l'ing. del lunedì



RIVISTA LA CORSA
IN TV, INVIDIATA LA
BAGARRE IN TESTA

Dovranno spostare la linea di partenza

LONG BEACH — La cosa più deludente del GP di Long Beach di domenica, almeno per quanto mi concerne, era il fatto che non sono stato direttamente coinvolto in ciò che deve essere stata la corsa di F1 più appassionante degli ultimi anni. Dopo aver visto la corsa in TV la domenica notte, debbo dire che mi sarebbe piaciuto veramente trovarmi coinvolto nella battaglia per il comando tra Jody, Mario e Niki. Ma per essere realistico debbo ammettere che, anche se fossi stato con loro, non credo che avrei potuto tenere il loro passo, perchè costituivano senza dubbio la più alta classe del lotto. Tuttavia sarebbe stato bello aver potuto lottare con loro!

Non ho nessuna idea precisa di ciò che è successo nella prima curva. Ho fatto una buona partenza dalla quarta fila (il meno che posso dire per non essermi qualificato meglio) e mi occupavo dei fatti miei, guidando all'interno del rettilineo, quando qualcuno sembrò tagliarmi la strada. Devo essergli passato sopra la ruota anteriore lanciato in aria.

Sono successe tante cose in quel momento che era impossibile preoccuparsi di chi o che cosa mi aveva urtato. Il povero Vittorio Brambilla ha anche questa volta continuato il suo notevole record di non arrivare oltre la prima curva in due GP a Long Beach! Mi hanno detto che stavolta decisamente non era colpa sua. La sua vettura non era ridotta troppo male quando si è ritirato. Sfortunatamente un commissario servizievole ha allora deciso di spostarla, poichè stava bloccando l'ingresso dei box. Non appena in folle la macchina se ne è andata da sola giù per la collina, danneggiando fortemente la parte anteriore contro il guard-rail in fondo.

Dopo l'incidente ho proseguito cautamente fino ai box dove mi sono fermato, controllando i dan-

ni. Debbo confessare che in quel momento il mio umore non era il migliore e sono tornato in pista lasciando dei segni neri sulla pista.

Una volta tornato in gara il mio umore è cambiato notevolmente e ho deciso di «cacciare» i più piloti possibili. Ho dovuto pensare un bel po', perchè credo che il telaio sia rimasto un po' piegato nell'atterraggio, ogni tanto avevo delle difficoltà nel cambiare le marce.

Era molto soddisfacente inseguire e sorpassare alcuni altri piloti e anche il fatto che diversi si sono ritirati mi ha promosso al settimo posto alla fine. Sarebbe stato bello ottenere un punto, ma penso che non avrei potuto farne più di tre al massimo, anche se avessi corso per tutto il tempo regolarmente. Così non è stato troppo deludente.

Mentre io sono stato fortunato due settimane fa a Brands Hatch, quando Mario Andretti aveva la sfortuna dalla sua parte, sono convinto ora che Mario ammetterà che non avrebbe potuto prendere Jody se la Wolf non avesse avuto la perdita d'aria alle gomme. Veramente non c'era distacco tra di loro e hanno guidato entrambi al limite per l'intera corsa. Mario è stato sensa-

zionale nei primi giri, attaccando Jody in ogni occasione e allo stesso tempo era attaccato da Niki. Di fatto, Niki ha passato Mario una volta, circa al quinto giro, ma la Lotus è passata di nuovo davanti nella curva a staccata lunga successiva.

Sfortunato come Jody è stato anche Jacques Laffite, il cui interruttore d'accensione si è rotto all'ultimo giro. E questo fatto ha permesso a Jarier di aggiudicarsi un punto. Un bel risultato alla prima uscita di questa stagione della Penske (ATS).

Alan Jones è veramente andato molto bene con la Shadow per la prima volta, ma poi ha accusato noie al cambio e la Copersucar sta cominciando ad essere una regolare minaccia adesso.

Sono contento che la corsa sia stata emozionante quest'anno, perchè l'anno scorso era stata molto noiosa e non era buona pubblicità per le corse di GP nei confronti dei californiani, che non ne avevano viste prima. Personalmente mi auguro che sia stato un successo finanziario, perchè così potremo tornarci l'anno prossimo.

Chris Pook, che ha avuto l'idea di questa corsa, ha dovuto lavorare duramente contro la forte

opposizione dei cittadini locali e il fatto che la corsa si sia svolta era dovuto quasi interamente ai suoi sforzi. Il grosso problema era di raccogliere denaro dopo l'esperienza dell'anno scorso, quando molti non sono stati ripagati del tutto. Perciò non è stato facile, soprattutto perchè si fa la maggior parte dell'incasso il giorno della corsa e perciò non si era sicuri se la corsa avrebbe avuto luogo o meno.

A un certo punto il personale che metteva apposto il circuito (l'intero circuito deve essere fiancheggiato con blocchi di cemento e reti di sicurezza) chiedeva di essere pagato alla fine di ogni giornata, altrimenti non si sarebbero più presentati il giorno successivo. Io ho vissuto da vicino queste difficoltà, perchè avevo concesso di fare una settimana di pubblicità per il GP e ho avuto delle grosse difficoltà per ottenere ciò che mi spettava da Pook.

Se la gara si svolgerà anche l'anno prossimo è essenziale che la posizione della linea di partenza venga spostata, perchè attualmente si trova solo a 180 metri dalla prima curva, verso sinistra di 90°. In entrambe le edizioni di questa corsa ci sono stati degli incidenti in questa prima curva, perciò sarebbe più sensato di spostare la partenza all'inizio del lungo rettilineo, che in fondo ha un tornante stretto.

Dopo la corsa dei Campioni mi ero recato a Ginevra per alcuni giorni per il mio impegno con la Vauxhall nel loro stand al salone automobilistico prima di partire per New York. Poi ho proseguito per Los Angeles per il lavoro di promozione per il GP. Mi piace molto il sud della California, ma questa volta non ho veramente avuto il tempo per godermelo, perchè mi hanno fatto lavorare molto.

Un lunedì mattina ho dovuto alzarmi molto presto per prendere l'aereo per New York e visitare la sede della Goodyear. Poi sono partito lo stesso giorno per l'Inghilterra per provare la M26 a Silverstone il giovedì e quindi visita a Oulton Park il venerdì.

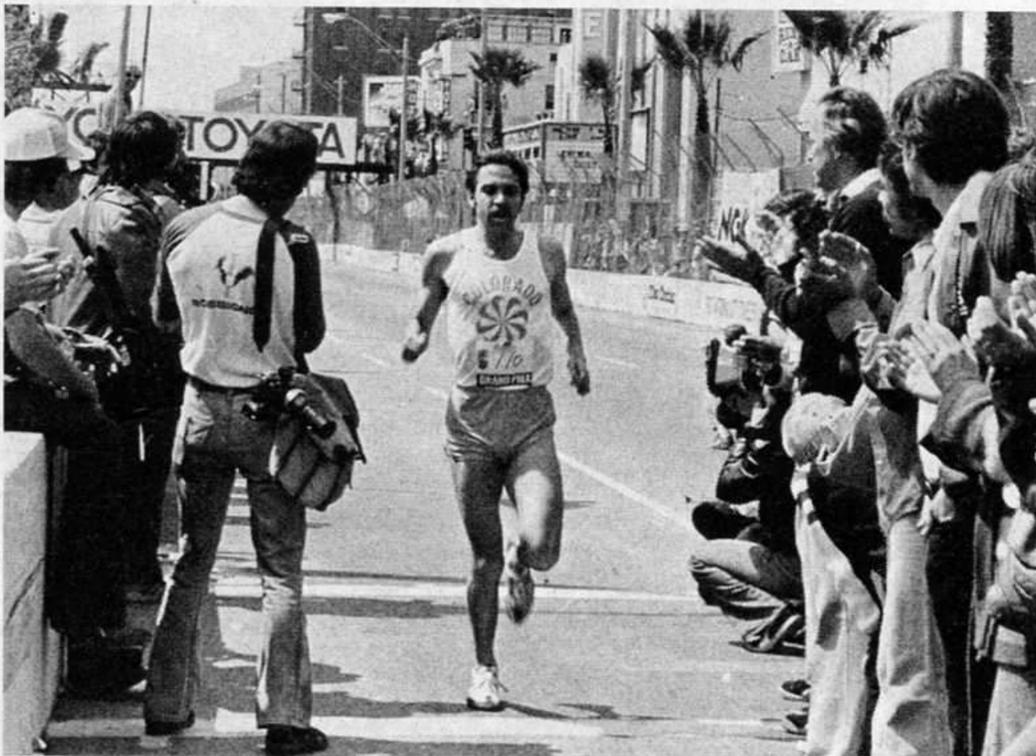
In corsa io preferisco concentrarmi su me stesso, lasciando che gli altri si occupino di loro stessi, ma è inevitabile che si pensa ogni tanto agli avversari. Il team Wolf ha lavorato sodo alla macchina e merita interamente il successo. Mi auguro che possano continuare (a condizione che non ne abbiano troppo beninteso!). E' straordinario vedere Jody in così buon umore di nuovo.

Sarà l'ambizione di ogni pilota di vincere il GP nazionale e Mario ce l'ha fatta meritatamente. La nuova Lotus è una macchina super e il team è nuovamente in gran forma. Il fatto che Niki Lauda divida la guida del campionato con Jody parla da sé, specialmente poichè sembra che i prossimi circuiti sono molto adatti per lui.

Spero che la prossima volta che scrivo lo farò su una mia vittoria «casalinga» in Spagna. Sarebbe bello fare altri nove punti benchè, considerando il distacco su Niki Lauda dell'anno scorso in quella fase (18 punti), quest'anno le cose non vanno poi troppo male!



Mario Andretti attorniato dallo stato maggiore della Lotus durante le prove. A destra è Tony Southgate, al centro Colin Chapman ed a sinistra Nigel Bennett, dietro il quale si intravede Bobby Unser, in visita ai colleghi F. 1



E questa è stata un'altra corsa molto seria. 10.000 metri di corsa, sul circuito del Gran Premio, con premi a beneficio di un'opera assistenziale. Il vincitore è John Gregorio (nella foto) venuto dal Colorado, e che aveva fatto parte non molto tempo fa della squadra Olimpionica degli Stati Uniti

James Hunt

**LINI a prova di errore: DIFENDE
WATSON, LAUDA E BRAMBILLA**

Il giallo e tre assoluzioni

Fatta ammenda dei nostri errori, giustificabili dalle condizioni di lavoro (anche se ciò non ci dovrebbe accadere), ci rifacciamo subito rilevando che altri, senza l'assillo del tempo, tranquillamente (il giorno dopo) di errori ne hanno fatti altri e più gravi.

C'è stata la storia del presunto reclamo della Ferrari, per via di fantomatiche bandiere gialle e di supposta manovra irregolare di Andretti, e ci sono state curiose illusioni sul comportamento ed il valore della Brabham-Alfa Romeo, che sono tutt'altro che trascurabili. E che meritano una messa a punto.

Che si sia parlato di supposta irregolarità di manovra, da parte di Andretti, nel momento in cui egli ha superato Scheckter, è vero. Infatti qualcuno avrebbe informato la gente della Ferrari, ed anche Lauda lo avrebbe poi confermato, che Andretti ha superato Scheckter nella zona in cui vi era esposta una bandiera gialla. Di qui l'idea, che effettivamente a qualcuno della Ferrari è venuta, di presentare un reclamo. Il tutto nello spazio di pochissimi secondi, il tempo di parlarne e di decidere, poi, che non se ne faceva nulla.

Il reato non sussiste

Perché alla Ferrari hanno subito capito che non era una cosa pensabile, anche perché poteva ritorcersi su Lauda, «reo» anche lui dello stesso crimine. Eppoi il reato non sussisteva, visto che la famigerata bandiera gialla era immobile, esposta da parecchi giri, e segnalava semplicemente che sul percorso era ferma la macchina di Peterson, che aveva abbandonato tredici giri prima quando il motore era rimasto senza carburante. Un ostacolo che non era tale, perché la macchina era ben fuori traiettoria, e che comunque era ben noto.

Nessuna situazione di pericolo, quindi, e nessuna bandiera gialla agitata! Quindi il reato non sussisteva, ed alla Ferrari lo hanno capito tanto bene che la eventualità di un reclamo è stata scartata immediatamente, anche senza pensare alla tradizionale linea di condotta della Ferrari.

Il «giallo» delle bandiere gialle, quindi, è rientrato immediatamente, per quanto riguarda i possibili protagonisti; non così per certe cronache, che ne hanno fatto materia di annunci sensazionali.

Per le BRABHAM-ALFA Romeo quel che intendiamo fare è rendere giustizia, anche se non sarebbe necessario perché abbiamo già detto chiaramente nel nostro commento immediato quel che è avvenuto.

Abbiamo letto di delusioni, di comportamento mediocre, di crisi di John Watson con la Brabham-Alfa Romeo, di acque agitate del Team Martini.



JODY al box FERRARI: solo caso o anticipazione?

Una scenetta curiosa, che abbiamo captata nelle due fotografie che vedete qui, potrebbe essere una vera e propria anticipazione, secondo le voci che vorrebbero Scheckter molto appetito dalla Ferrari e la Ferrari molto appetita da Scheckter. Noi riteniamo che si tratti di puro caso, anche perché vi sono elementi per suffragare la nostra ipotesi. Tuttavia la scena è curiosa. Ecco infatti Jody Scheckter che indica ad un meccanico la ruota anteriore sinistra della sua macchina, e gli chiede di verificare che sia ben stretta.



La ruota infatti si stava sfilando, perché il dado di serraggio non era stato ben stretto. Tutto abbastanza normale, salvo per il fatto che Scheckter si è fermato davanti al box della Ferrari ed il meccanico col quale sta parlando è Ermanno Cuoghi. Il quale, foto successiva, provvede alla verifica ed al serraggio, insieme con altri due meccanici della Ferrari. Probabilmente Scheckter si è fermato lì perché gli uomini della Ferrari erano i primi sulla pista, mentre il suo box era distante, ed aveva paura di perdere la ruota del tutto, nel tragitto. Quel che è certo è che l'accostamento casuale può aver fatto pensare un sacco di cose...

Sbagliamo tutti, non c'è dubbio, ed è accaduto anche a noi domenica sera, appena finita la corsa di Long Beach, quando la concitazione delle nove ore di scarto, alleata alle bizze dei miserelli telex americani fatti di plastica traballante, ed al fatto che certi testi sono stati trascritti da operatori locali, ha fatto «andare insieme» talune righe. Per cui nel tabellino delle cause dei RITIRI sono uscite cose inesatte.

Che vi correggiamo subito: PETERSON si è fermato per rottura di una canalizzazione del carburante, e non per il motore rotto; MASS non si sa bene. Aveva fortissime vibrazioni alla parte posteriore della macchina, imputabili forse alla trasmissione (come abbiamo detto) o alla rottura di qualche attacco; WATSON è stato squalificato perché si è fermato in pista, non ai box, per la rottura di un interruttore della accensione, e non essendo riuscito ad effettuare la riparazione da solo si è rimesso in moto solo con intervento di un meccanico; infine REGAZZONI e RIBEIRO si sono fermati per la rottura del cambio, non del motore.

John Watson è stato sesto in prova, a un decimo di secondo da Carlos Reutemann ed a 76 millesimi di secondo da Laffite. Ciò nonostante che le sue prove siano state accorciate da piccoli guai (alternatore bloccato, rottura del radiatore olio). Volete concedergli la possibilità di migliorare i limiti, se avesse potuto fare le prove come gli altri?

Una vittoria innocente

In corsa Watson è stato la vittima innocente della furibonda manovra di Hunt, che ha tentato di passare dove non si poteva ed ha urtato le gomme della Brabham, compiendo poi il gran volo che è noto. Ritardato, Watson ha passato subito Fittipaldi e poi ha attaccato Laffite, superandolo al terzo giro. Da allora e fino a quando non ha dovuto fermarsi per far cambiare una gomma (sedicesimo giro) Watson ha costantemente recuperato terreno sui tre di testa, tanto che si era portato ben avanti, quasi a ridosso della Ferrari di Lauda.

Il suo giro più veloce è stato il nono, a serbatoi pieni, in 1'23"806, tempo che parecchi dei buoni hanno ottenuto solo verso la fine a macchine alleggerite. E fino a quel momento soltanto Andretti era riuscito a scendere sotto il minuto e 24 secondi, approfittando della aspirazione della Wolf di Scheckter nel tira-molla degli scarti.

Se è vero come è vero che Watson stava recuperando sui primi tre, e lo hanno ben visto quelli che erano davanti ai teleschermi, come lo abbiamo visto noi, e se è vero che i primi tre hanno staccato progressivamente tutti, penso che si debba giungere alla conclusione che Watson era in grado di riconquistarsi coi primi; ergo che la macchina era almeno in grado di andar forte come la Wolf, la Lotus e la Ferrari.

Se qualcuno può dimostrarci il contrario allora diremo che davvero la Brabham-Alfa Romeo ha comportamento mediocre ed è in crisi!

La realtà è che anche in questa corsa non vi è stata molta fortuna, per la squadra, perché l'urto da parte di Hunt non può certo essere imputabile a quei «rapporti in incrinamento» tra i tecnici inglesi e quelli italiani, di cui abbiamo letto da qualche parte. Quel che è sicuro è che la macchina nel suo complesso è molto buona, che il motore è eccezionale e che anche il nuovo cambio Autodelta va benissimo (salvo qualche piccolo indurimento, a Long Beach dove i cambi soffrono molto). Che sia

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 19

CONTINUAZIONE DA PAG. 17

perfettibile dal punto di vista della tenuta di strada, specie anteriore, è cosa ovvia, perché tutte le macchine sono perfettibili. Quel che resta da augurare è che riesca a fare una corsa senza intoppi. E vedrete che accadrà.

Abbiamo anche letto di un Niki Lauda che si è «accontentato» di stare in difensiva, non attaccando. Ed anche questa è stata una curiosa affermazione, soprattutto perché pronunciata da un altro dei colleghi che hanno scritto da casa. Valutare le cose sul piano strettamente tecnico, come se le corse fossero soltanto una questione di percentuali di miglioramento annuali, di formule teoriche e di parametri da confrontare, è perlomeno singolare. Nelle corse — per fortuna — esiste anche l'uomo messo di fronte alla disponibilità di mezzi ed agli avvenimenti.

L'errore di Lauda

Le differenze di comportamento degli uomini sono da tenere in conto, così come le loro caratteristiche individuali, che non sono sempre le più adatte ad affrontare certe situazioni. Le reazioni individuali possono essere positive o negative a seconda delle circostanze e, perché no? Anche a secondo delle giornate. Mai sentito parlare di stati d'animo?

Lauda, a Long Beach, era in una giornata — o serie di giornate — a mio avviso molto buone, ai fini del risultato finale. Lo aveva provato con la prodezza in prova, che gli aveva dato la posizione migliore. Ottenuta con molta intelligenza, oltre che con molta abilità.

In corsa ha avuto due momenti negativi. Quello della partenza, che non ha indovinato perfettamente, e che quindi lo ha penalizzato, e poi quando ha tentato di recuperare da Andretti il secondo posto che Andretti era riuscito a toglierli nel corso del primo giro. E' stato un errore di calcolo, il suo, anche se non grave; abbastanza grave però da costringerlo ad una frenata spasmodica, che gli ha fatto bloccare le quattro ruote (a proposito, come mai non ha ben funzionato l'apparecchietto che sulle Ferrari dovrebbe proprio evitare questo fenomeno?). La violenta strisciata sull'asfalto l'hanno vista in molti, con le ruote che fumavano spesso, greve. I francesi dicono, con immagine appropriata, che «les pneus étaient allumés», accesi, proprio come se il fumo venisse dal fuoco. Il fumo era gomma che si stava squagliando, subendo gli effetti della trasformazione della forza dinamica in calore, per frizione.

Quanto sia durata la «allumata» non sappiamo, ma tanto abbastanza da togliere alla parte dei battistrada che subiva quel trattamento, una bella fettina di spessore. E di lì è venuta la successiva enorme squilibrazione che ha provocato le intuibili vibrazioni. Sarà ben capitato anche a voi, qualche volta, di andar in giro con una ruota squilibrata, ed avrete ben avvertito gli effetti che ciò provoca sul volante. Moltiplicate gli effetti che si possono avere su una tranquilla macchina di serie e vedrete cosa può essere stato per Lauda guidare la feroce belva che è una F. 1; dallo sterzo che è quello di un grosso camion senza servosterzo, e che occorre mantenere in traiettorie precise e velocissime.

Lauda, alla fine, aveva le mani piagate, come le avevano i piloti della Shadow, Zorzi e Jones, per lo sforzo di azionare la leva del loro cambio.

In quelle condizioni Lauda ha tenuto il ritmo di Scheckter e An-

dretti, che certo non facevano complimenti. E' rimasto con loro e se ha profittato della foratura di Scheckter per diventare secondo, non avrebbe rubato nulla essendo terzo.

Difensiva? Io direi che in questa occasione Lauda è stato superbo, soprattutto se si considera che Long Beach, l'anno scorso, era apparso come circuito non tanto a lui gradito.

Attaccare? Mario Andretti, che è onestissimo e sempre molto chiaro in quello che afferma, assicura che ci ha provato, ma che la sua macchina non glielo permetteva. La Wolf era più veloce in rettilineo, e lui doveva accontentarsi di sfruttare la scia guadagnando qualcosa nella parte tortuosa. Esattamente come doveva fare Lauda; per il quale c'era la aggravante delle gomme starfallanti.

Tirate le somme e vedrete che non ci siamo sbagliati quando abbiamo detto, la settimana scorsa, che questa di Long Beach era una delle occasioni nelle quali sarebbe giusto attribuire la vittoria a pari merito. Ed erano in tre a meritarsela.

Abbiamo da chiarire anche un'altro punto. Ed è quello che riguarda **BRAMBILLA**.

Anche Vittorione da Monza è di quelli dalle parole chiare ed oneste. Ed in aereo, tornando dalla California, ci ha raccontato la sua vicenda, che non è stata uguale a quella dell'anno scorso ma si è risolta nello stesso modo e nello stesso punto.

Vi avevamo detto, secondo le informazioni che avevamo avute e che non avevamo potuto verificare (per la faccenda del tempo) che Brambilla era stato messo fuori causa dal fatto che una ruota posteriore della macchina di Regazzoni era salita sul musetto della Surtees, danneggiando anche un radiatore e svellendo la ruota anteriore di sinistra. Invece Brambilla ci ha spiegato che è stato lui a tamponare violentemente Regazzoni, il quale aveva dovuto frenare di colpo — come hanno fatto tanti altri — perché davanti c'era stata la collisione tra Hunt e Watson, verosimilmente provocata da Hunt che ha voluto passare tra macchine e muretto.

BRAMBILLA e REGA

Brambilla, di certo, è andato addosso a qualcuno. Regazzoni però dice che non era lui, tanto è vero che la sua macchina non ha riportato danni, e soprattutto perché egli avrebbe dovuto avvertire una spinta tanto violenta. Probabile che Brambilla abbia leggermente urtato Regazzoni e che poi, nello sbilanciamento della macchina, un'altra ruota abbia provocato il danno.

A Long Beach avrebbe dovuto venire anche la **HESETH** con il nuovo «fenomeno» Rupert Keegan, ma non si è vista; e agli organizzatori non è arrivata nessuna notizia da parte della squadra inglese, che peraltro aveva chiesto di partecipare. Non sappiamo perciò le ragioni della defezione, e dovremo aspettare fino al G.P. di Spagna per vedere impegnato in gara ufficiale il nuovo pilota inglese.

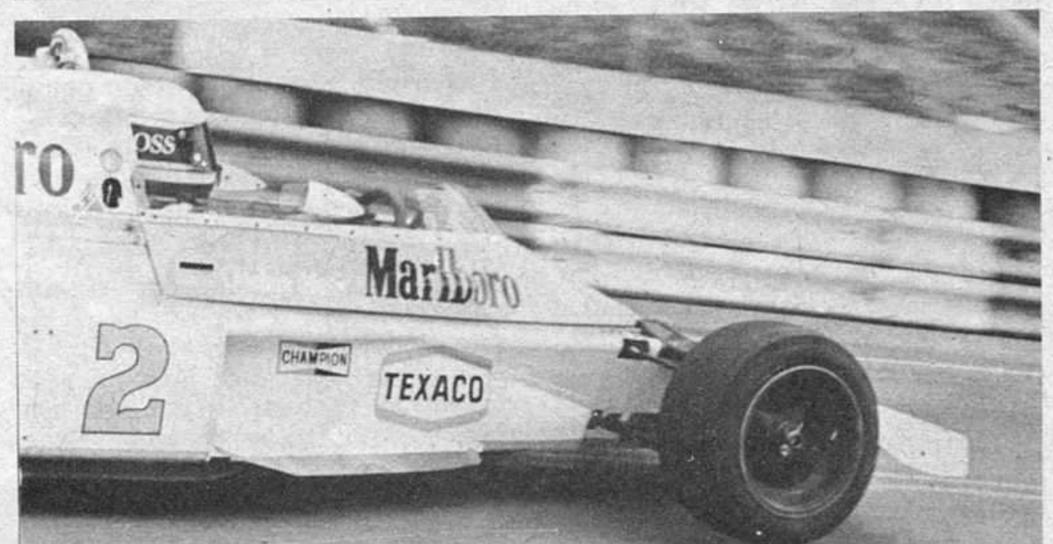
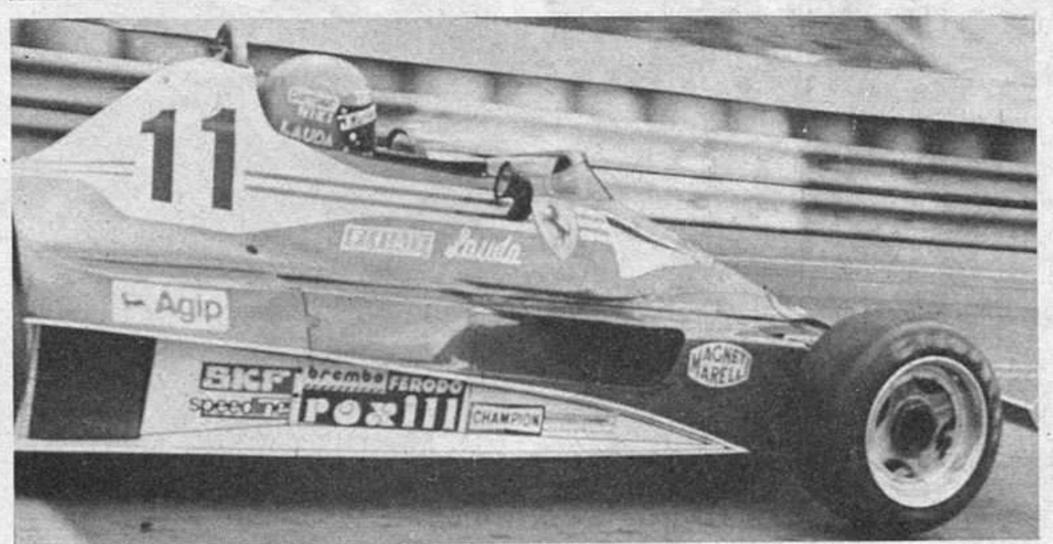
E adesso gente, aspettiamo la Spagna. Vedrete che ci sarà di che divertirci anche lì. Se vincessero Andretti un'altra volta?

f. l.

● Il tradizionale shopping che tutti compiono in America stavolta ha avuto come oggetto la stessa mercanzia: i radio ricetrasmittitori CB che sono in gran voga e che in America pullulano. Sono ormai tutti a 40 canali e ve ne sono di tutte le stazze e prezzi. Sono stati invece trascurati i calcolatori elettronici, ormai diventati cosa corrente dappertutto.



Le ondulazioni della pista di Long Beach hanno sottoposto le sospensioni a sforzi rilevanti, oltre che rendere difficile la guida. Qui sopra, un controsterzo al limite di Depailler, che solleva le ruote anteriori di destra della Tyrrell e forse anche quella posteriore. Nella sequenza qui sotto, Hunt, Lauda, Mass ed Andretti a ruote alzate alla prima curva



LE CORSE TRA LE QUINTE

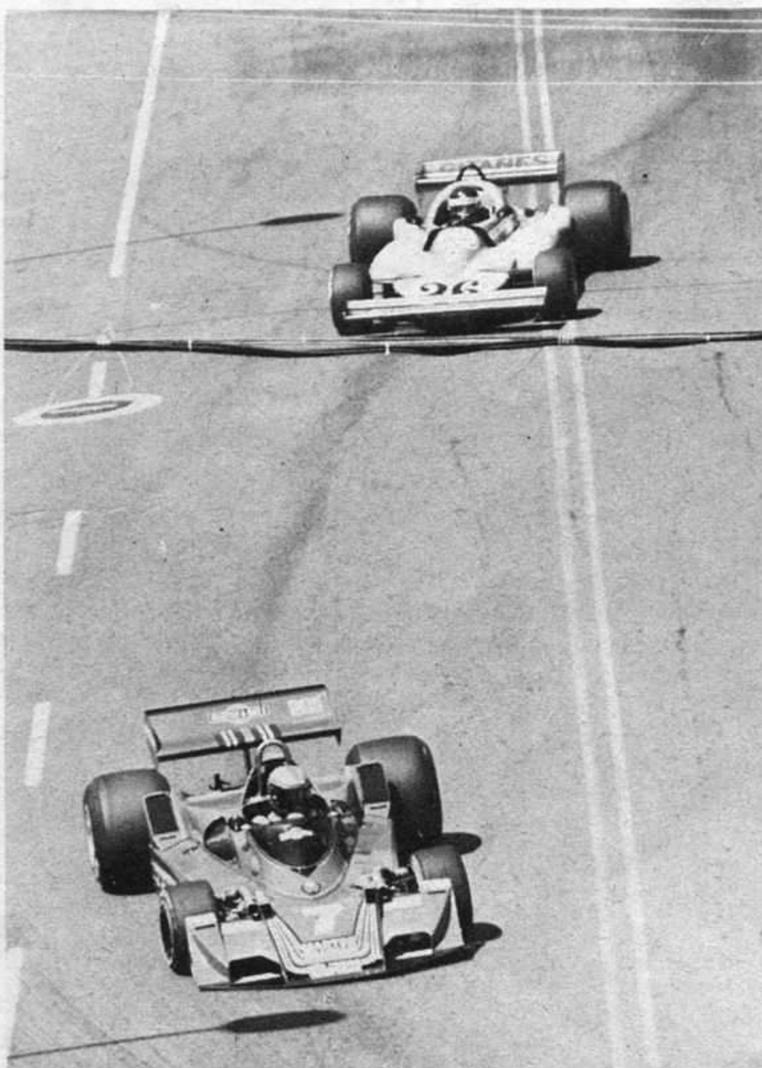
24 arresti e doppi incassi nei negozi

LONG BEACH - Sembra che i commercianti di Long Beach siano rimasti contenti del loro giro d'affari in occasione del GP, specialmente coloro i quali hanno il loro negozio aperto durante il fine settimana. Uno di essi ha dichiarato di aver avuto il miglior fine settimana da quando aveva aperto il suo negozio nel 1945, avendo incassato 15.000 dollari paragonati agli 8.000 dollari dell'anno scorso. Anche con il parcheggio macchine si sono fatti degli ottimi affari. Uno aveva portato il prezzo dai soliti 60 cents a 5 dollari per far lasciare la macchina per l'intera giornata di domenica.

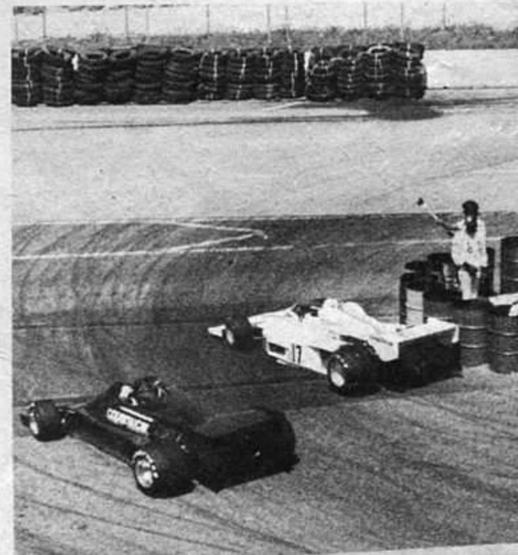
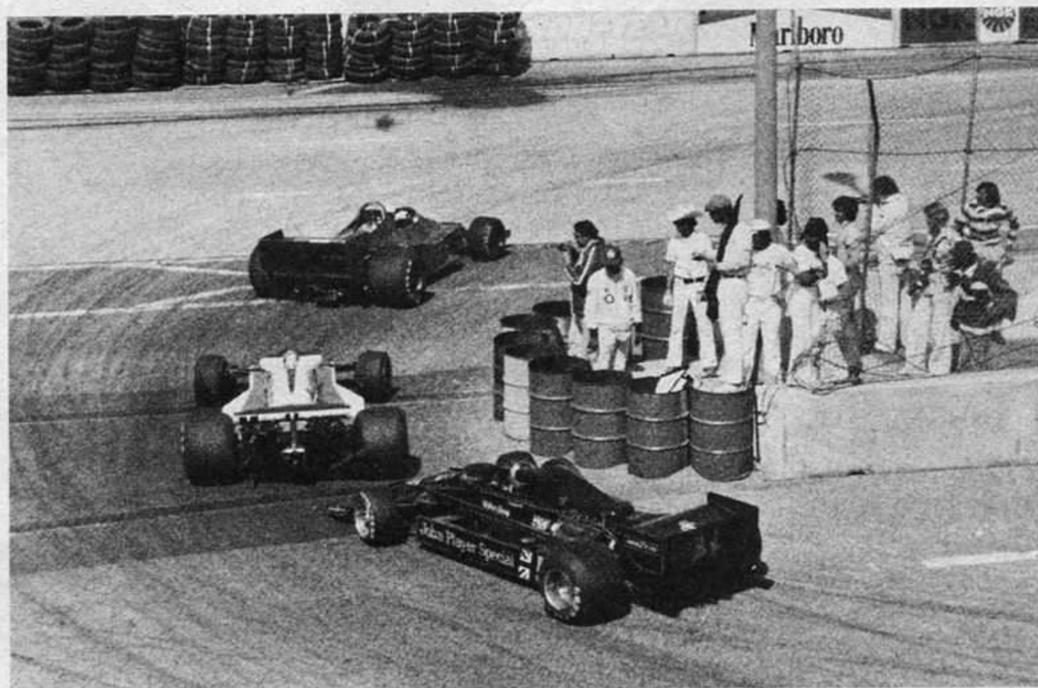
Il proprietario della «Pacific Terrace Concessions», Mr. Speth è stato accusato da alcuni concessionari di «tattiche alla Gestapo». Sembra infatti, che abbia chiesto di avere da loro il 65 per cento del loro incasso, con la motivazione che la loro licenza commerciale per la città non fosse valida all'interno del circuito.

Un totale di 168 cittadini anziani ha chiesto per l'occasione di essere portati fuori città per sfuggire i rumori. Ma una signora di 80 anni ha dichiarato di trovare la corsa straordinaria: «Onestamente la corsa non mi dà la metà del fastidio che mi danno i pazzi festivals rock».

Per quanto riguarda la polizia, il vice capo Maurice Wishon ha detto che la gara non aveva causato grossi problemi. 24 persone sono state arrestate per ubriachezza in pubblico e aggressioni. Ma la domanda più importante, se il GP di Long Beach fosse stato vitale dal punto di vista finanziario, è rimasta senza risposta. Un componente dell'ufficio dei servizi municipali, George Medak, ha detto che la corsa è un grosso «plus» per la città.



A sinistra, 3. giro di gara: Watson, in rimonta dopo il «dritto» cui è stato costretto all'inizio da Hunt, supera Laffite che a quel momento era quarto. A destra, 20. giro circa: Nilsson, Jarier, Peterson e Regazzoni raggiungono Stuck, che aveva sostato al box due giri prima per noie ai freni (ATTUALFOTO)



Al 21. giro. Alan Jones conclude con questo sorpasso nella curva in fondo al rettilineo la sua battaglia contro la Copersucar di Fittipaldi

GURNEY «spiava» per la sua F.1

LONG BEACH - Dan Gurney si sofferma a guardare malinconicamente la vecchia Eagle blu (Indy) esposta al grande magazzino Buffum e dice: «Molto è cambiato, abbiamo assistito ad una vera rivoluzione tecnica. Sembra ieri (maggio 1975 n.d.r.) quando con questa Eagle Bobby Unser vinse la 500 Miglia di Indianapolis». Ma lei Dan, chiediamo, sta «spiando» un po' dalle macchine di Formula 1? Si è parlato tanto di un suo progetto... «Il progetto c'è, ma non dirlo (sousa, Dan...) ma ha bisogno di ritocchi profondi. Un po' tutti si spiano a vicenda, guarda gli alettoni. Come fai a non vederli? Comunque un buon tecnico può scoprire molte novità anche nei motori. Per ora penso ad Indy, poi vedremo».

● La Goodyear ha presentato un film dal titolo «GOODYEAR VA ALLE CORSE» della durata di 19 minuti girato negli stabilimenti Goodyear in Lussemburgo e nel reparto corse in Inghilterra. E in parte sulla pista di Fiorano, con Lauda a provare. Dal canto suo Sidney Rome, girava un teledocumentario della TV italiana sulla F. 1, diretto da un giovane regista romano.

● Non si è presentata la HESKETH che aveva annunciato la sua partecipazione con Rupert Keegan. Non è arrivata nessuna spiegazione da parte di lord Alexander Hesketh o di Bubbles Horsley. Forse costava troppo?

● Tra le cose curiose ed anche ingenuie di questa gente americana del Beach: una avvertenza scritta a grossi caratteri diceva che «non sono ammessi fotografi con giacche gialle». I fotografi erano obbligati a stare dietro le reti, praticamente insieme col pubblico. Al quale non era stata fatta alcuna limitazione di colore per l'abbigliamento.

Ecco Hunt, che era ripartito per ultimo dal groviglio alla prima curva, raggiunto dai piloti di testa. Qui è già stato passato da Scheckter mentre si appresta a farlo anche Andretti

Mass è stato un osso duro da passare, per tutti e tre i primi. A destra, ecco il trio raggiungere la McLaren del tedesco al 32. giro, nella curva che precede il rettilineo principale della pista di Long Beach



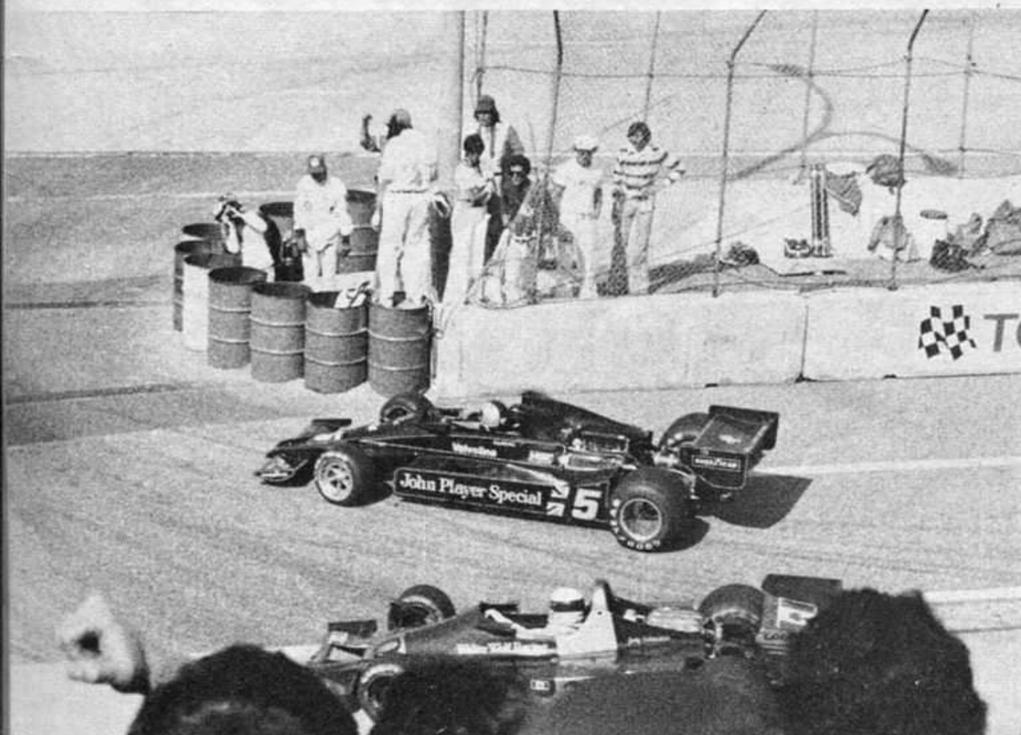
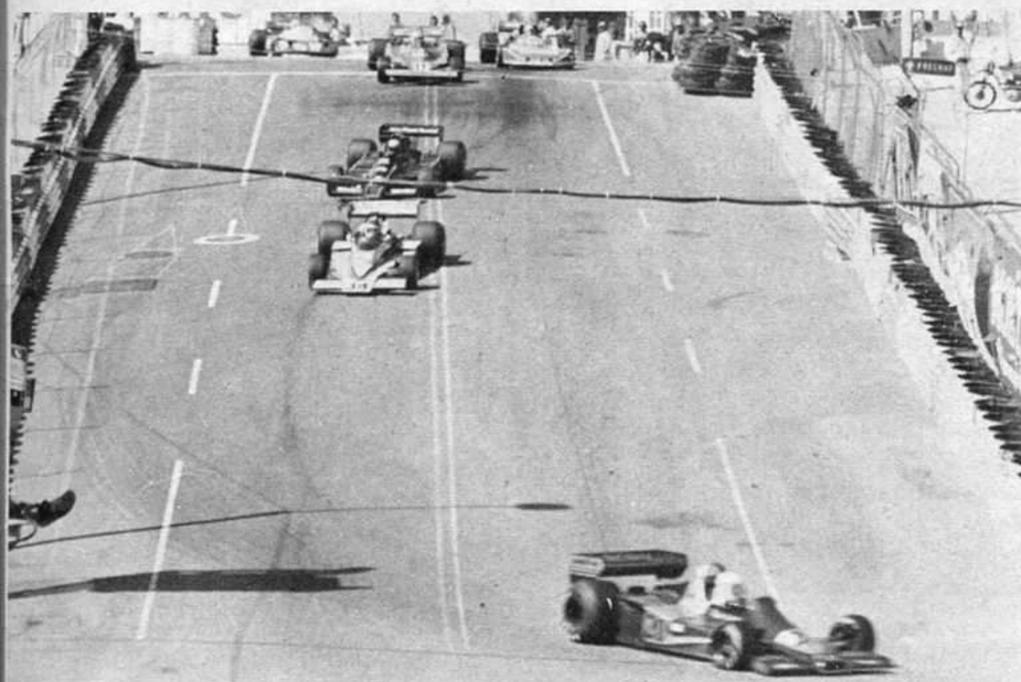
A sinistra, un giro dopo, l'unico ad aver superato la McLaren di Mass è stato Scheckter. Andretti e Lauda sono ancora dietro. Ma Jody non riuscirà a distaccarsi molto dai suoi inseguitori



Nella prima parte della gara, Nilsson, Jarier e Peterson si sono disputati a lungo la ottava posizione. Questo è il 37. passaggio, e fra un giro la Tyrrell dello svedese sarà costretta ai box



Ancora nel corso del 37. giro, ecco uno dei tentativi di Jarier per superare la Lotus di Nilsson, mentre Peterson li segue. Due giri dopo Jarier ci riprova, ma Peterson non c'è già più



Ed eccoci ai sorpassi decisivi, entrambi nel tornante che conclude il rettilineo lungo di Long Beach. Qui sopra, 76. giro, Andretti infila Scheckter che allarga, e si porta in testa. A destra, un giro dopo la stessa manovra riesce a Lauda, nonostante il tentativo disperato di Jody in staccata



Un po' di vantaggio Scheckter lo ha preso al 55. giro, in coincidenza del doppiaggio di Jarier (a sinistra) Dal box, gli segnalano il vantaggio



◀ MOMENTO CHIAVE ▶



CONTINUA L'ARROGANZA DELLE ASSENZE ALLE PREMIAZIONI DELLA F.1

Ritirano solo i soldi!

LONG BEACH - C'era una grande coppa anche per Niki Lauda, oltre che il Trofeo per Mario Andretti, alla premiazione del GP Usa West. C'era anche una coppa per Jody Scheckter, terzo qualificato.

Non c'erano, però, Niki Lauda e Jody Scheckter a ricevere il premio, così come non c'erano uomini delle altre squadre. La cornice festosa del più grande salone della Queen Mary, il transatlantico ora trasformato in albergo (non galleggiante, ma cementato ad un molo) era pieno di gente, quasi tutti membri del comitato dei 300 che è promotore di questa corsa.

Avrebbe dovuto essere, la premiazione, il suggello finale di una giornata memorabile, e non solo per gli americani che hanno avuto la ventura di assistere ad una corsa splendida.

Lo è stato ugualmente, perché il premiato era Mario Andretti, primo pilota americano a vincere un Gran Premio degli Stati Uniti. E quindi la festa è stata grande lo stesso. Però non c'erano gli altri, i piloti che con Andretti avevano corso sulle strade di Long Beach, con poca o tanta fortuna.

Non tutti, comunque, hanno disertato. Gunnar Nilsson, compagno di Andretti, c'era, e con lui Ronnie Peterson. Visti anche Southgate e Bennet della Lotus (ovvio), ma pure Ken Tyrrell accompagnato da qualcuno dei suoi meccanici. E' consolante constatare che rimane ancora qualcuno, con educazione e rispetto.

C'era gente che cenava poco distante, a trecento metri, altra a pochi minuti di automobile. Qualcuno, come Reutemann e Fittipaldi, aveva dovuto correre all'aeroporto per non perdere il volo buono, altrimenti sarebbe stato costretto a rimanere in California due giorni di più. E si può capire. Non si capiscono però quelli che a Long Beach erano comunque rimasti, ed erano tanti. Lauda, ad esempio, restava in California (con l'aereo personale) per parecchi giorni, per gli esami di pilota d'aereo. E la gente della Ferrari era sul posto.

Così come Scheckter e la gente della Wolf, così come la gente della Brabham-Alfa Romeo. Ed i francesi della Ligier, i tedeschi della ATS, gli inglesi quasi tutti.

Coloro che avevano organizzato il tutto erano delusi e mortificati, non riuscendo a capire il perché delle assenze. Soprattutto il campione del mondo in carica, ed il secondo e terzo arrivati, che dovevano essere premiati.

Noi non siamo rimasti delusi, ma irritati. Qualcuno ci ha proposto di ritirare il trofeo per il giro più veloce, per portarlo al suo vincitore. Non abbiamo voluto farlo. Abbiamo ormai capito che le coppe, i trofei contano poco per le vedettes di oggi. Conta di più, anzi direi conta soltanto la monetizzazione.

I trofei sono cose ingombranti, persino fastidiose da trasportare in aereo. Gli assegni sono più facili da sistemare. Candidamente, abbiamo sempre supposto che le vedettes fossero un gruppo di gente animata dalla passione per lo sport, che si battono per dimostrare di essere l'uno migliore dell'altro, e che poi si ritrova a far festa a chi ha fatto meglio. Oggi a me, domani a te; tutti amici.

Ci siamo sbagliati: sono operai che tentano di lavorare poco per tanta paga. Coi « sindacati » che puntano a stabilire rapporti di puro dare ed avere, in un clima di costante avversione fra le parti. Ingegnerati con un contratto a termine: due giorni di prove, uno di spettacolo.

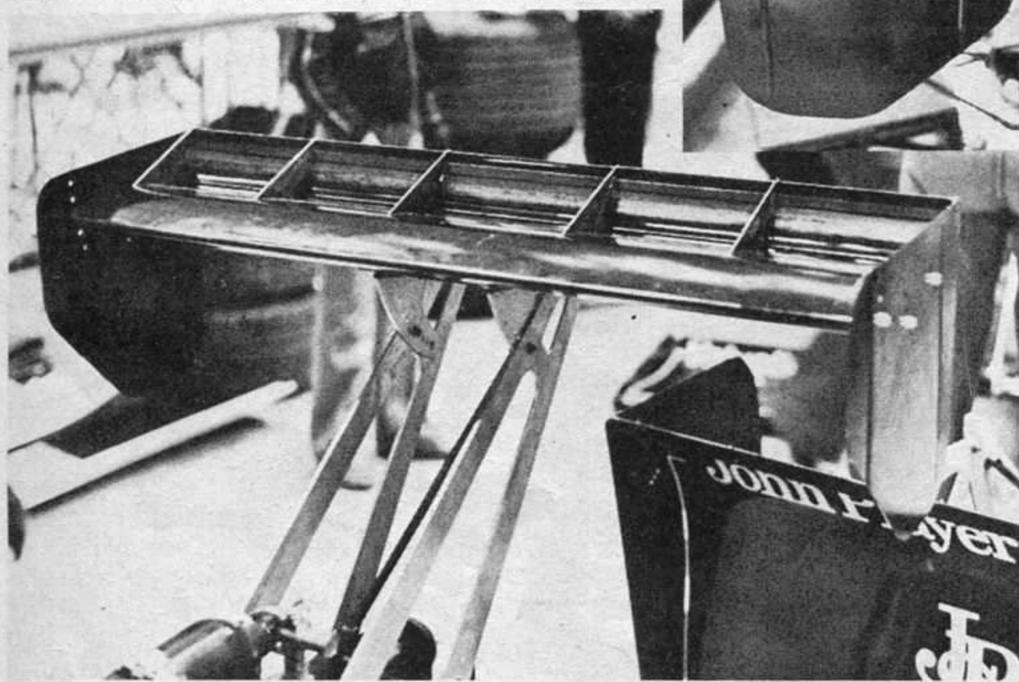
Fatto il « lavoro », mano tesa: qui la mia paga, e tanti saluti! Che tristezza...

f. l.

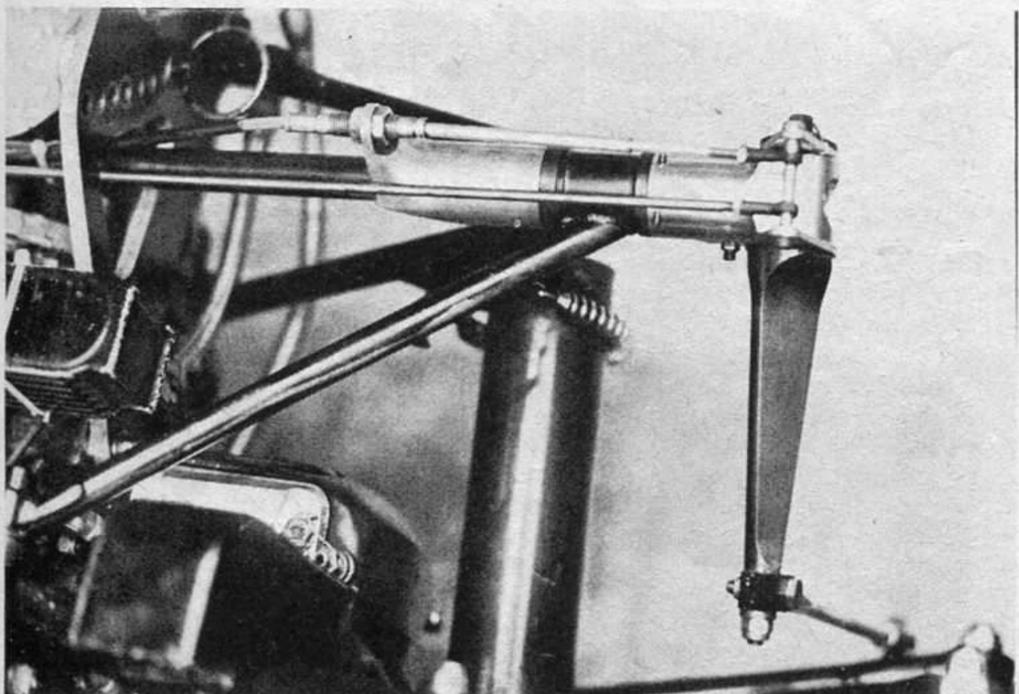
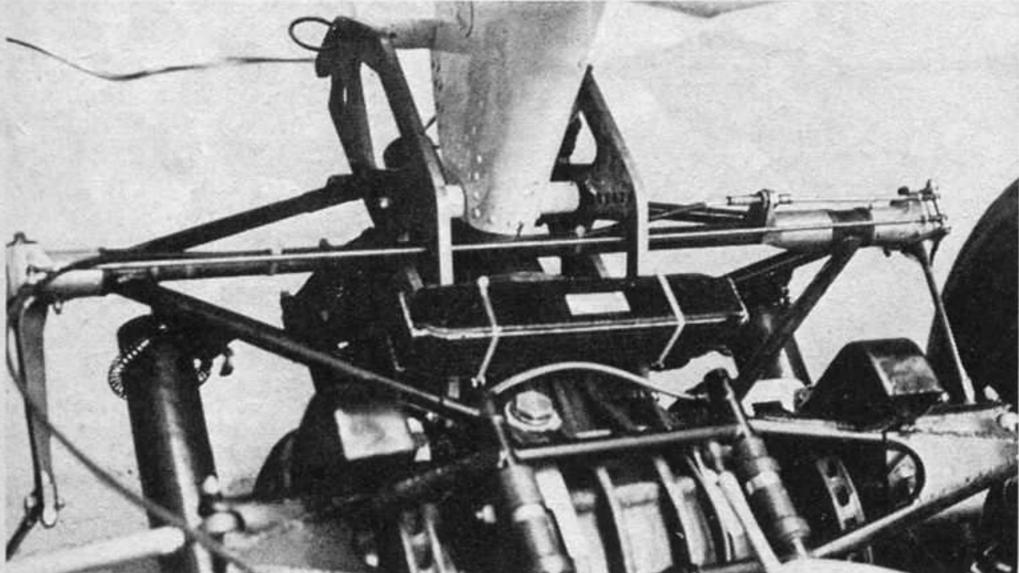
● Una buona parte della gente attorno al circuito era costituita dai vari sistemi di sicurezza e polizia, ufficiale e privata. Tanta gente che per un giorno aveva uniforme ed autorità. Gli atteggiamenti erano, troppo spesso, da SS.

Dallo spoiler alla barra

Il curioso alettone sperimentale portato dalla Lotus a Long Beach, e non usato. Forte allungamento, profilo molto semplice ma parte terminale elevata molto elaborata. E' provato in questi giorni, in previsione del GP di Spagna



In queste foto, la barra antirollio regolabile posteriore della McLaren. A destra, il suo comando sulla destra del cruscotto. Sotto, alcuni dettagli: il cavetto fa ruotare la parte sagomata, che è a flessibilità variabile (di taglio massima rigidità, di piatto minima); l'astina va a comandare il braccetto posto sull'altro lato



Nella diatriba che si è accesa sui quotidiani all'indomani dell'annuncio televisivo (in cronaca da Long Beach) dell'identità del presunto ispiratore della monoposto a ruote gemellate, si è fatto un gran parlare dei « precedenti » in materia. Rinfreschiamo la memoria, ripubblicando la pagina di Autosprint n. 51 1976. Le immagini a sinistra si riferiscono entrambe alla Alfa Romeo tipo B di Achille Varzi del 1934. Quella a destra in alto è l'antesignana, la Isotta-Fraschini dei fratelli Maserati del 1921. A destra sotto, la Mercedes 3000 portata in gara nell'anno 1939 dal tedesco Lang

Il cerchione svizzero

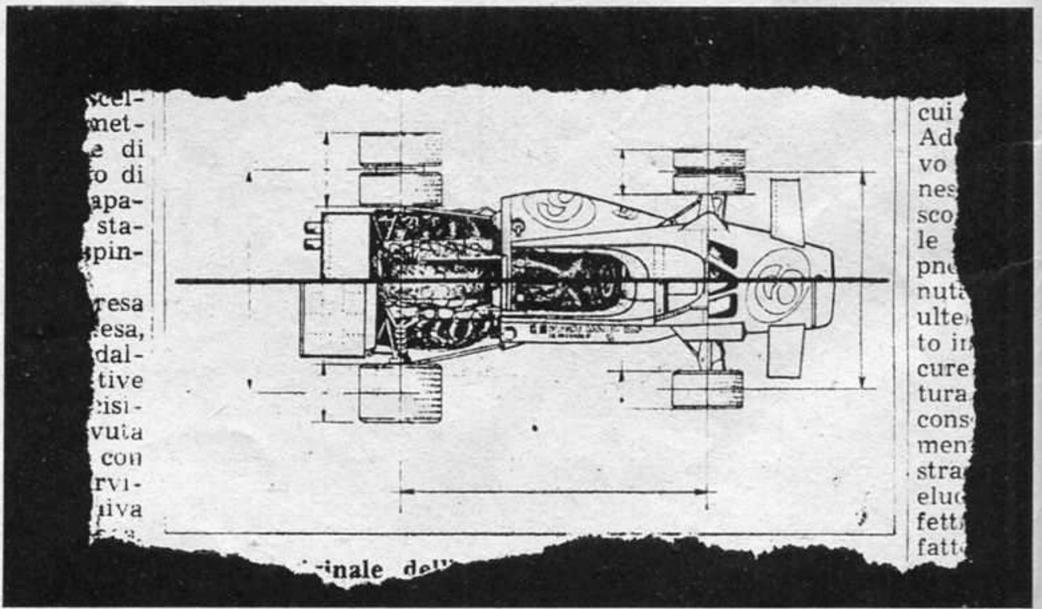
La « chiave » dell'idea che l'architetto ticinese Nivardo Foletti ebbe circa sette anni fa (cioè quella di una monoposto con ruote gemellate) era quella che vediamo nel disegno a destra, riprodotto dal « Corriere di Informazione »: cioè un doppio pneumatico su un unico cerchio appositamente costruito, cioè una cosa ben diversa dal semplice « raddoppio » di ruote. Foletti ha ribadito tutto ciò unicamente — afferma — per porre fine ad una polemica che era iniziata il 6 aprile...

CONTROREPLICA L'ARCHITETTO SVIZZERO

Un'altra cosa l'auto del '34

Il mago di Maranello — ci scrive l'inventore ticinese — non vuole ammettere che il cerchione unico per due pneumatici che io ho ideato non ha nulla a che fare con le ruote gemellate da lui sperimentate oltre quarant'anni fa»

La soluzione di cui l'architetto svizzero Nivardo Foletti si ha chiesto la pubblicazione. Nella parte alta, il pneumatico tradizionale. In quella bassa la soluzione da lui proposta, unico cerchione che regge due pneumatici.



... con la pubblicazione sui quotidiani del disegno della « 8 ruote » così come era stata proposta da Foletti, fra gli altri, a Clay Regazzoni. Nel disegno qui sopra, che riproduciamo dal « Giornale Nuovo », si nota il confronto fra una monoposto dell'epoca (la Matra-Cosworth) di caratteristiche ortodosse (parte inferiore) ed una con le ruote raddoppiate, anzi i pneumatici raddoppiati su un unico cerchio. Come si nota, vi sono gomme gemelle anche davanti. Secondo Foletti, Regazzoni ne parlò a Forghieri ma tutto rimase nel cassetto; lui si sarebbe comunque accontentato di una lettera di ringraziamento. Questo caso ci ricorda quello analogo, capitato circa tre anni fa, quando un inventore torinese rivendicò l'idea del cambio trasversale che ha costituito la caratteristica della Ferrari T

INFURIA LA POLEMICA SULLA «6 GOMME FERRARI» E SALTANO FUORI ALTRI DISEGNI MENTRE L'ARCHITETTO SVIZZERO DÀ LEZIONE:

«Desideravo solo un grazie...»

Non è che sia stata una settimana del tutto felice in quel di Maranello. La vittoria di Andretti infastidisce. Più di quel caracollare di Scheckter con la beffarda Wolf davanti al matador ritrovato di Kyalami. E infastidirebbe ancora di più i ferraristi se sapessero che la nera JPS è la macchina dalla quale Forghieri ha già dichiarato al suo boss attendersi più pericolo. (E non lo ripaga certo che il suo idolo Jody, a mezzo chiaramente più debole, sfavilla quasi a voler far dispetti a Montezemolo che non lo ha voluto alla Ferrari).

Il centinaio di tifosi che ha seguito via aerea la squadra in California, è tornato stranamente irritato. La pensa al contrario del nostro LINI. Lauda è pur arrivato secondo, è partito in poleposition, ha fatto tutta una gara nel pacchetto di testa, si è appaiato in testa al mondiale a Jody Scheckter, eppure molti dei reduci di California, dice chi li ha sentiti, avevano di che recriminare! Anche dal box ufficiale poi non si sono nascoste critiche, vuoi per quella partenza sbagliata a semaforo verde, vuoi per quella frenata fumante in fondo al rettilineo, che ha fatto ovalizzare le ruote della T2 n. 11. Anche al video si è visto bene che nel «pacchetto di mischia» al comando, due erano i modi di guidare: quella di Scheckter e Andretti tutto impeto, che riprendevano di forza il controllo delle loro vetture in derapata accentuatissima all'uscita delle curve più impegnative; e quello abituale di Lauda, che non usciva mai di traiettoria e sembrava addirittura in souplesse. Chiaramente il mezzo appariva più competitivo e gli permetteva di stare attaccato, ma senza peraltro apparisse null'altro di sfruttamento, tranne che nel finale quando Scheckter ha ceduto la corsa per il maltrattamento subito dalle sue gomme, prezzo pagato all'unico modo di poter stare davanti ai suoi avversari.

La fantomatica bandiera gialla

Sarà forse anche per neutralizzare certe impressioni che Lauda, arrivato al box, ha fatto quelle piccate accuse di bandiera gialla nel sorpasso di Andretti su Scheckter, accuse che caso mai avrebbe dovuto essere il pilota sudafricano a innescare. (Mentre invece Jody è stato il primo a elogiare Andretti). I dirigenti Ferrari hanno così preparato il loro reclamo, tenendo però a dire che in realtà non sapevano esattamente come stessero le cose, perché si basavano sulle dichiarazioni di Lauda.

Dice l'ing. Chiti, testimone neutrale: «...Si è saputo di questa fantomatica bandiera gialla in modo curioso, e non si riusciva a stabilire quale fosse. Poi si è capito che doveva trattarsi di una bandiera esposta sulla Tyrrell di Peterson, arrestatasi proprio sulla discesa che porta verso i box. Ma allora doveva trattarsi più di una bandiera di

veicolo fermo che di altro... D'altronde ho poi saputo dagli stessi responsabili Ferrari che, quando si sono presentati in Direzione Corsa con il loro reclamo, si sono sentiti rispondere: "Va bene. Allora vuol dire che squalifichiamo Andretti, ma siccome ci risulta dai commissari che anche Lauda ha superato il ritardatario Henton con la stessa bandiera gialla, vuol dire che anche lui subirà la stessa sorte. E vincerà Scheckter..."».

A questo punto il responsabile della Ferrari a Long Beach, il ritrovato ing. Noretto, ha preferito non farne nulla. Tra l'altro si farà posto il dubbio di quanto sarebbe costato (di simpatia) al team di Maranello un reclamo del

genere, nel giorno in cui un pilota italoamericano aveva fatto suo un G.P. di F. 1.

(E dire che questo dei reclami è un malvezzo che fino all'avvento di Montezemolo la Ferrari si era sempre vantata di evitare!).

Si diceva di settimana non del tutto serena. Si è complicata infatti anzitutto con quella rapidissima uscita di scena di Carlos Reutemann, ai primi 100 metri del G.P. USA-West. I tifosi reduci californiani sono ancora essi che portano l'impressione che, già nelle prove, nel team modenese fosse in atto un confronto pesante tra l'argentino e l'austriaco. Il primo appariva teso a recuperare, nell'occasione di

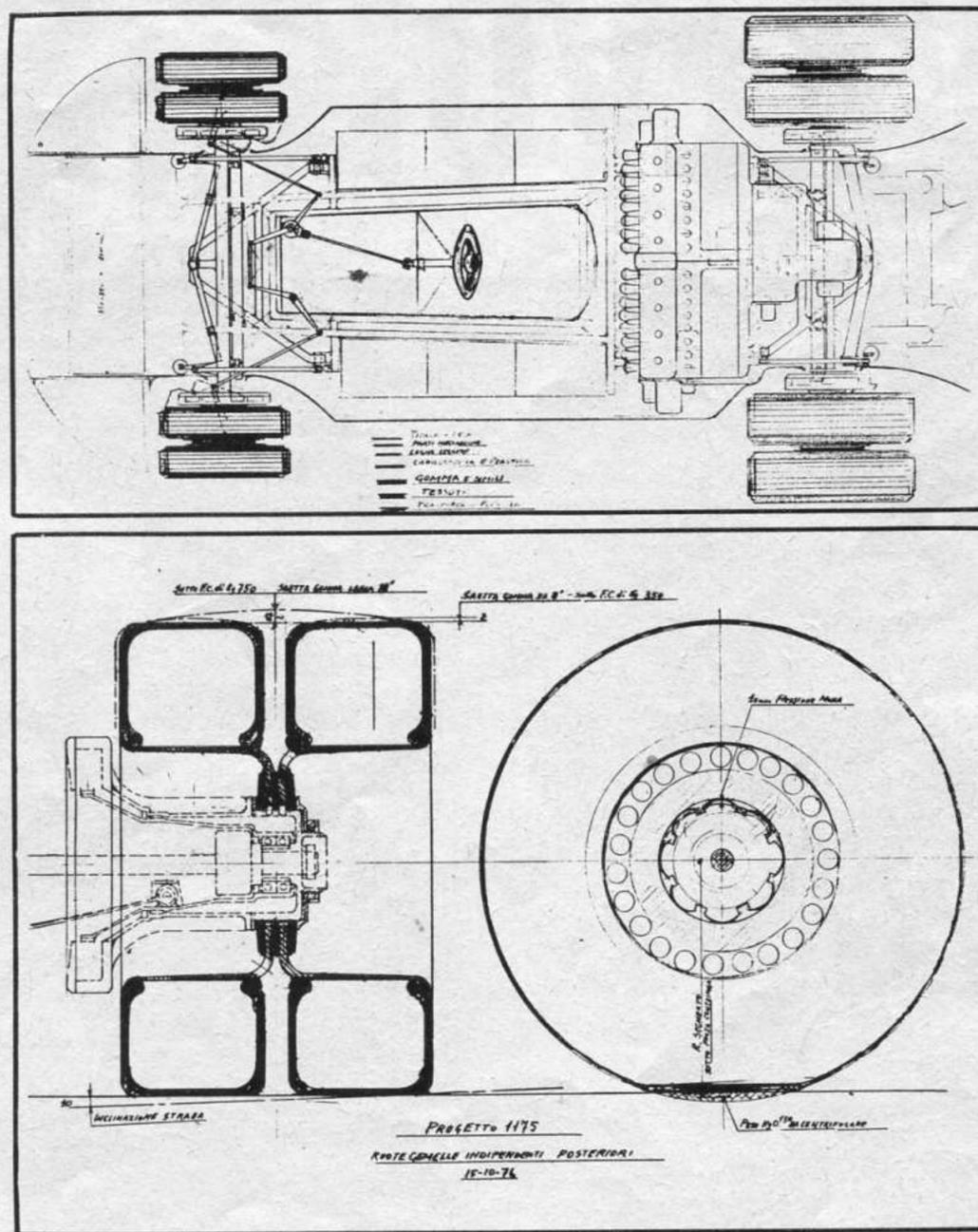
una pista più indigesta per il suo partner, così poco incline a dare il meglio sui tracciati che non può «mandare a memoria», sul rivale rilanciato a Kyalami. Forse anche per dare soddisfazione a chi nel clan lo accusava un po' di scarsa grinta, quasi deluso della sua soccombenza al n. 1 imposto dalla Fiat. Carlos ha così fatto il suo errore di arrivare lungo. La moviola TV fa intuire anche una spiegazione: Reutemann, passato anche lui davanti a Lauda in ritardo di partenza, si deve essere indotto all'errore di frenata troppo ritardata. Però lui dice che, a complicargli la storia, c'è stato HUNT atterratogli di fianco. «Non ho capito nulla di come sia andata...» ha confidato Carlos ai giornalisti connazionali. La delusione pare sia stata tale che al rientro in Argentina (per preparare il trasferimento di famiglia a Cap Ferrat) ha vuotato il sacco dicendone già di amare sulla sua condizione in Ferrari. (Si ripeterà il caso Brabham-Alfa?).

Come se non bastassero le vicende agonistiche a Long Beach, in Europa è scoppiata contemporaneamente la polemica sulla effettiva paternità della «6 gomme» Ferrari. L'accento in TV Svizzera al non più misterioso architetto che aveva fornito la prima idea per la moltiplicazione delle ruote, ha avuto eco notevole. Qualche giornale milanese è stato anche pesante nel rilevare l'episodio. E allora sono partite anche due lettere da Maranello, per contrappuntare la rivelazione televisiva di Gian Paolo Foletti. Ferrari ha mandato anche le foto di quella che egli presenta come la vera idea originale, cioè la prima macchina a 6 gomme apparsa nella storia.

Vera antesignana l'Isotta Fraschini

E' la foto che vedeste pubblicata su AUTOSPRINT n. 51 del 21 dicembre 1976. Cioè la settimana dopo il nostro scoop del disegno con la 6 ruote Ferrari. Nella foto dell'Archivio Zagari, si vedeva un'Alfa Romeo P3 tipo B impegnata nel '34 con Achille Varzi nella Parma Poggio di Berceto. Quella prima «gomme gemellate posteriori» era una vettura della Scuderia Ferrari. E così il Drake ha buon gioco per dire che «nemmeno Forghieri a quei tempi poteva saperlo», ipotizzando in più il diritto di preminenza nei confronti poi dell'altra gemellata che apparse in una salita tedesca, la Mercedes-Benz di Lang nel '39. (Peraltro, come documentò AUTOSPRINT, addirittura quella trovata di 6 gomme ebbe la vera antesignana nella Isotta Fraschini con motore Hispano Suiza, con la quale corsero a Brescia nel '21 i fratelli Alfieri ed Ernesto Maserati). Però l'architetto svizzero non si è arreso ed ha risposto pesante dicendo in poche parole «...Ferrari sa che la diversità della 6

Marcello Sabbatini



Costa 500 milioni l'OTTO di Colombo

Questo è il progetto di Formula 1 sviluppato dall'ing. Gioachino Colombo per conto della Ferrari, anzi su «ispirazione di Enzo Ferrari», come afferma Giovannino Lurani nel servizio di «Autorama» che accompagna il disegno. Come si può notare, si tratta di un progetto completo, datato ottobre '76 anche se apparentemente sembra trattarsi di una monoposto di modello antiquato. Si notano, ovviamente, le ruote gemellate. Per evitare lo strisciamento delle ruote motrici in curva, Colombo ha previsto al centro di ogni mozzo una specie di differenziale a frizione, che permette una differente rotazione dei due pneumatici gemelli. Il motore sarebbe un 8 cilindri in linea, posto trasversalmente con cambio in cascata, raffreddato ad aria. Costo previsto, sul mezzo miliardo.

CONTINUA A PAGINA 34



ZANZARA

● Sono già 120 i **KIT AUTOBIANCHI A 70** venduti. Il che crea preoccupazioni per la « ricettività » di questa supercentuaria nei prossimi appuntamenti previsti. Non sarà indifferente per i vari organizzatori all'ar-

gare gli schieramenti di iscritti solo per questa categoria. Si stanno già studiando soluzioni: iscrizioni con preferenze alla data, privilegio secondo i punteggi di classifica, gare alternative.

DALLA POLEMICA 6 GOMME ALLE « VOCI », DALL'ARGENTINA

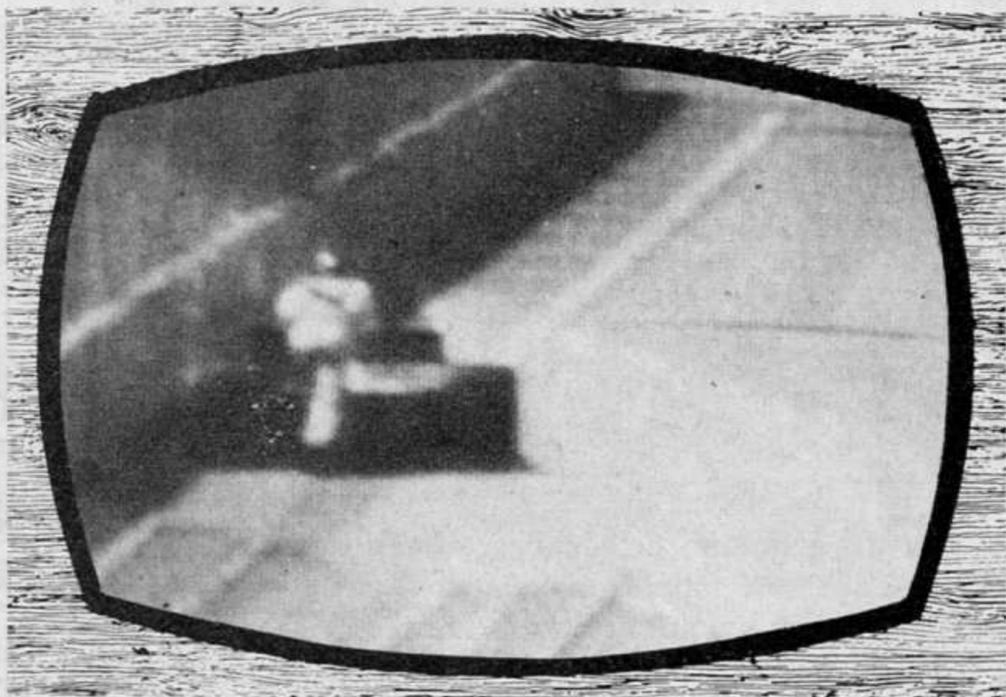
CARLOS riprende a sfogarsi

CONTINUAZ. DA PAG. 23

gomme di oggi da quelle del passato è nel cerchio unificato». E fa vedere i disegni della sua idea inviata nel '71 all'ufficio tecnico modenese. Poi conclude «...potevano bastare due righe di ringraziamento. Non chiedevo altro...». Pressapoco quanto disse l'inventore torinese che qualche anno fa rivendicò l'idea del famoso cambio trasversale.

E' il progresso in ogni caso che si morde la coda, in una continua evoluzione e involuzione della tecnica e quindi stabilire paternità originali diventa ormai capzioso. Anche se ora la polemica certo non finirà qui. Alla TV Svizzera hanno fatto addirittura un dibattito e si è presentato il giovane architetto Nivardo Foletti di Cureglia (Lugano), il quale ha fatto vedere il famoso disegno che fece pervenire a Maranello tramite Regazzoni (e che Forghieri «pare» non riesca a ritrovare nei suoi cassetti).

E' addirittura una 8 gomme che, guarda guarda, coincide con un'altra 8 gomme, quella ideata dal famoso ing. Gioacchino Colombo, uno dei veri talenti dello sport automobilistico italia-



● Per questo episodio è nato a Long Beach il caso della « bandidiera gialla ». Era, esposta (fissa) come semplice segnale di avvertimento su questa Tyrrell di Peterson arrestatasi in quel punto negli ultimi giri.

no sul piano tecnico è che proprio alla Ferrari ha dato il suo gioiello primigenio: il famoso motore 12 cilindri a V sul quale si è costruita la storia di Maranello. I disegni di questa 8 gomme sono stati pubblicati da Giovannino Lurani sulla sua rivista specializzata.

E' curioso ricordare che nella nota intervista di accuse antiferrari che Clay Regaz-

zoni rilasciò al nostro Cevenini in Brasile, c'era appunto già l'accenno alla vicenda della 6 gomme. E in quella occasione Clay sosteneva che l'ufficio tecnico della Ferrari aveva già due suggerimenti di quel genere, uno portato da lui (che è poi quello svizzero) e l'altro dell'ing. Colombo.

Gli sviluppi di questa « paternità progettistica » non sarebbero così importanti, se non per qualche timore che affiora per possibili rivendicazioni da parte di chi vede utilizzata la propria idea. Argomento sempre delicato e che potrebbe esserlo ancor più per la Ferrari, di questi tempi nell'orbita di quel grande gruppo che si chiama Fiat, appetitoso per chiunque.

E' un episodio che può contribuire a complicare certi rapporti delicati col vertice Fiat, nel momento in cui addirittura il big del colosso torinese, ripresentatosi da qualche tempo come Richelieu nelle polemiche vicende interne di Maranello, avrebbe commentato con qualcuno a proposito del clamoroso « autopensionamento »: «...Non è cambiato nulla, proprio nulla... Con Ferrari siamo ai ferri corti...». In compenso l'avvocato Montezemolo, neo padre, dà il nome del « Drake » al suo neonato primogenito MATTEO ENZO. Auguri due volte.

m. s.



● Insoliti impegni di lavoro recenti ai box per il d.s.-bis ferrarista Sante GHEDINI. Nuovo modello di sviluppo o preveggenza allenamento per futuri impieghi (magari alla Parmalat, che in Europa promette di distribuire sulle piste di F. 1 dall'autofurgone speciale che con la Speedline, 3000 piatti di spaghetti a Week-end Gran Premio).

TYRRELL
30 chili
in meno

● La 6 ruote TYRRELL si presenterà in Spagna con importanti novità. In particolare avrà subito una decisa cura dimagrante all'anteriore. 30 chili in meno peserebbe la monoposto dopo un radicale aggiornamento di Gardner. A Tyrrell peraltro è seccato molto la rinuncia COSWORTH al DFV-8 al magnesio. Erano altri chili (in meno) che gli servivano proprio...

● Pare che la bella moglie (bionda) di Stuck sia servita molto a far cambiare gli umori del clan Alfa sull'ingaggio del tedesco.