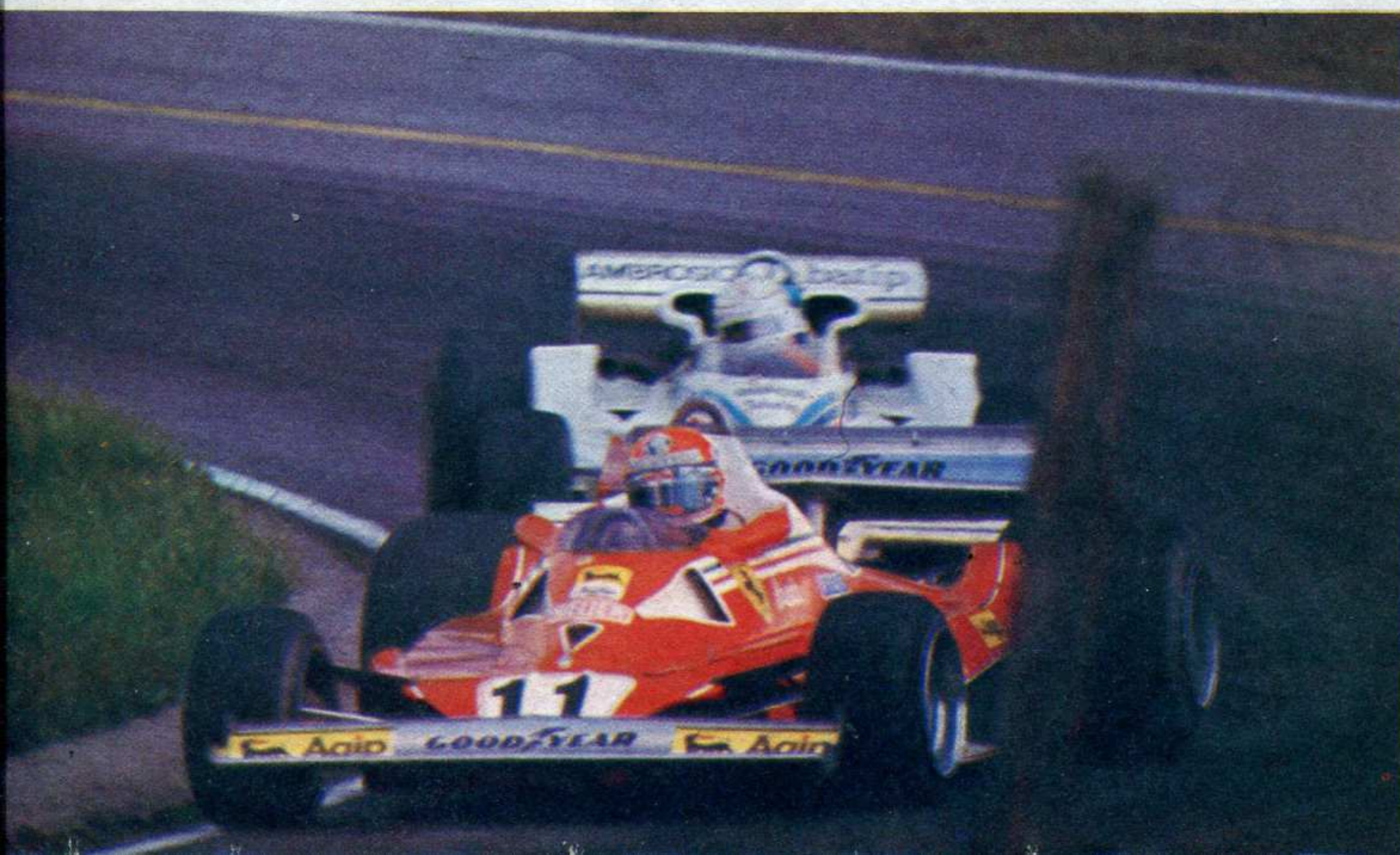


Inseguire fa sbagliare

Partito piuttosto indietro nello schieramento, Niki Lauda ha fatto fatica a districarsi dal gruppo. E' riuscito dopo parecchio a liberarsi di Oliver, che aveva preso il posto di Patrese sulla seconda Shadow, poi ha avuto alle costole l'altra Shadow di Jones (foto in basso, CEVENINI). Ad un certo momento Lauda è andato ai box iniziando qualche esperimento per non buttare via la giornata. Ma ora che la Ferrari ha perso competitività, anche Lauda è costretto a rischiare un po', e nell'inseguire gli capita di commettere errori. Come questo, quando si è girato per cer-



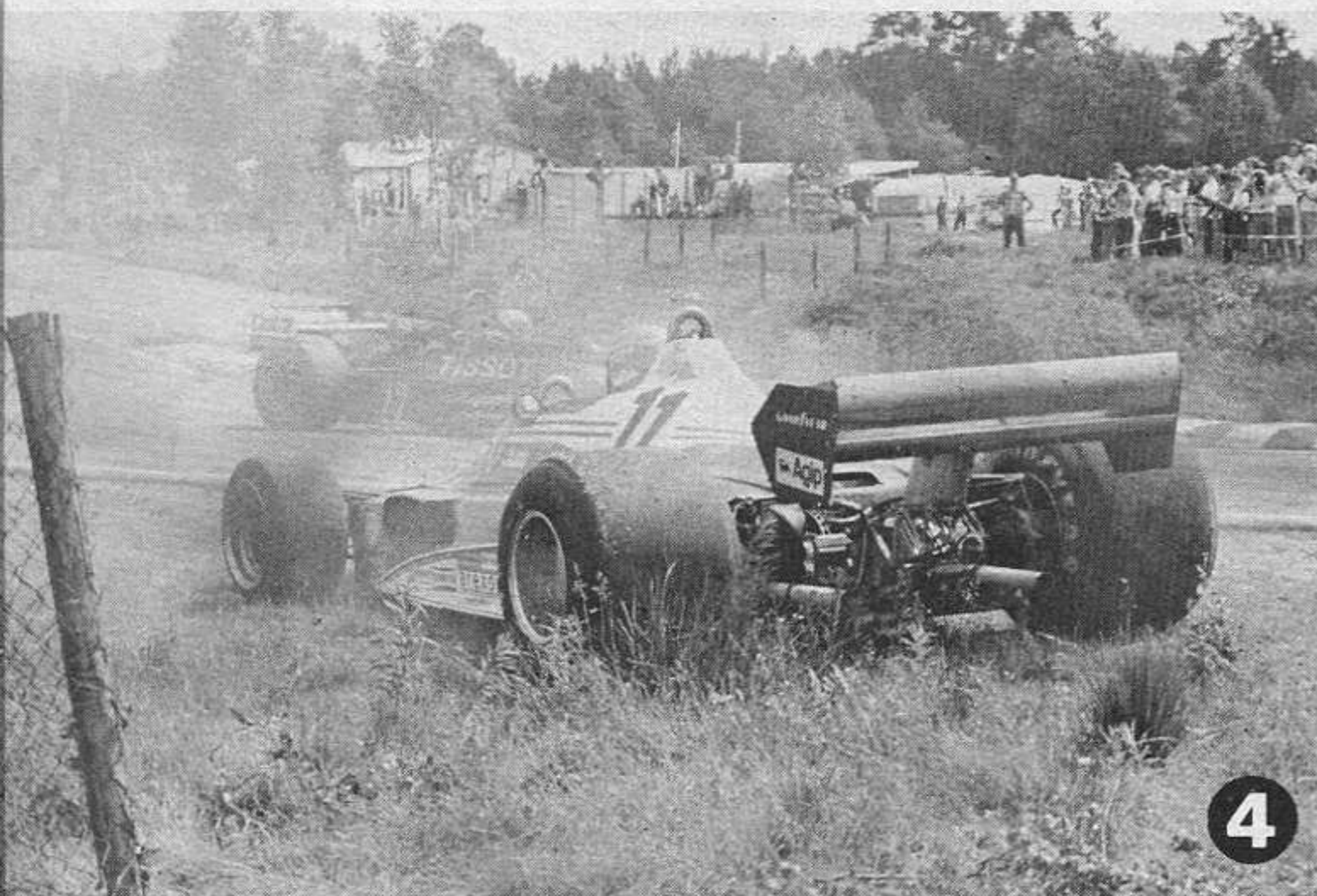
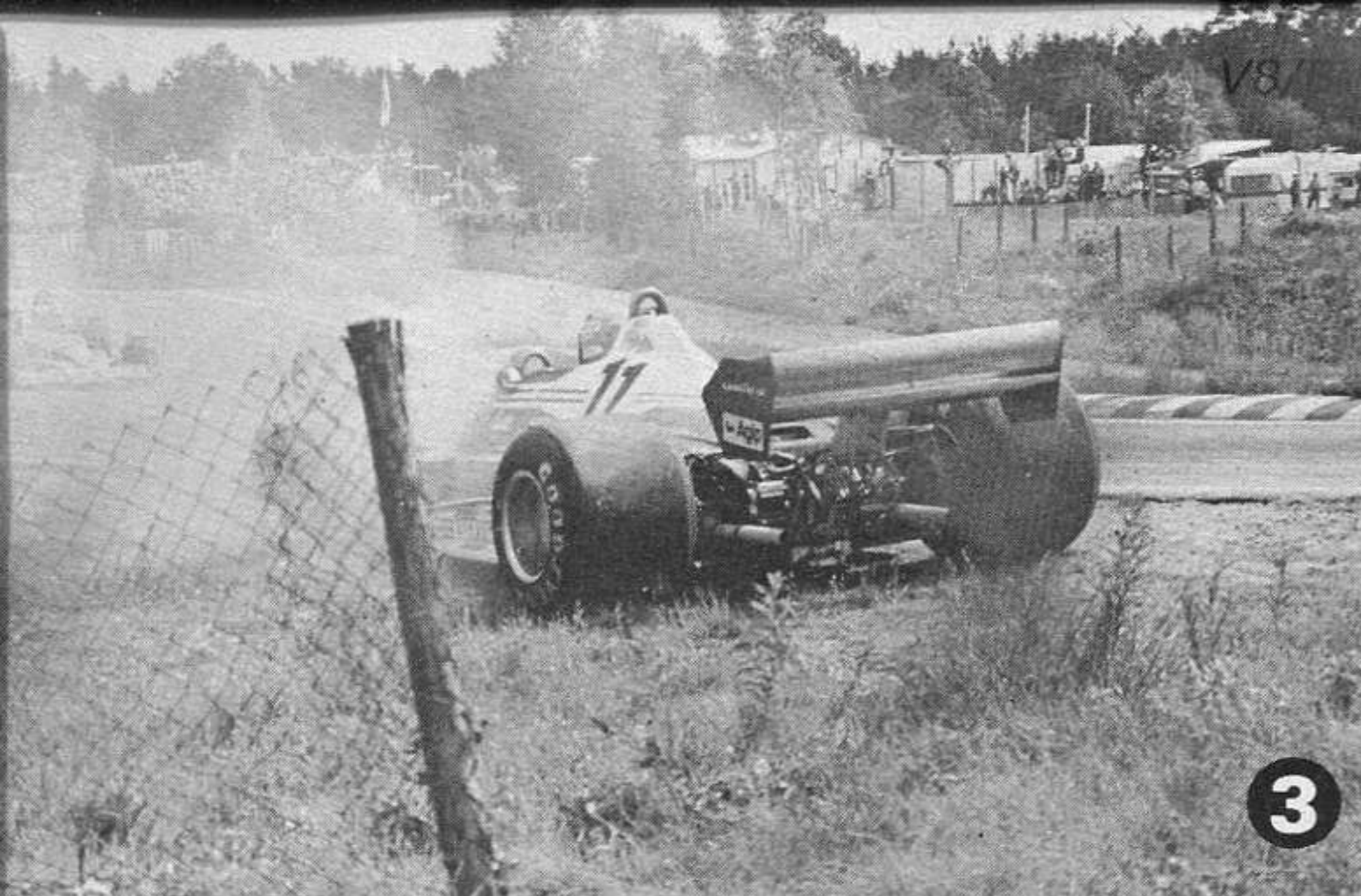
care di superare la Brabham-Alfa di Stuck, al quattordicesimo giro del GP di Svezia

❶ Ecco Lauda con due ruote nella terra all'ingresso della curva (LINI)

❷ e ❸, Lauda è ormai girato, a pochi metri dalla postazione dei commissari, mentre sfila la ATS-Penske di Jarier (il fotocolor è di CEVENINI)

❹ Lauda è ancora fermo, ma con il motore in moto, e lo supera la Ensign di Regazzoni

❺ e ❻, mentre arrivano i commissari a vedere cosa si può fare, Lauda rientra in pista, approfittando di un momento in cui non passa nessuno, portando però in pista un bel po' di sassi e terriccio. A proposito di questo testa-coda la RAI-TV (chissà poi perché) non si stancava di attribuirlo a Reutemann, in un servizio sul GP di Svezia mandato in onda domenica sera con commento di Beppe Viola. E dire che si vedeva bene il numero 11... (la sequenza in bianco-nero è di FRANCO LINI)



LA VITTORIA IN SVEZIA RASSERENA ANCHE L'ORIZZONTE SPONSORISTICO DEL TEAM

Ora LIGIER potrà pensare alla n. 2

PARIGI - I fanatici dell'automobile francese non sono sempre molto « teneri » con Guy Ligier, rimproverandogli soprattutto di non aver ancora riportato una vittoria in GP e, anche, di non aver impegnato una seconda monoposto JS 7 per Jean-Pierre Jarier o un altro giovane pilota francese (si pensa soprattutto a René Arnoux).

Tempo fa incontrammo il costruttore. Guy Ligier era assai disteso, poiché da Long Beach si era provato che i problemi di vibrazione erano stati risolti, il che aveva permesso alla JS 7 che valuta « nata bene » di poter finalmente esprimersi almeno nelle prove. Si trattava sempre del motore Matra nella versione MS 73, ma con un carter modificato. La nuova versione MS 77, sulla quale lavoravano gli specialisti del motore soprattutto per sviluppare la potenza, si pronosticava avrebbe fatto la sua apparizione nel G.P. di Svezia.

Anche Guy Ligier ammetteva in quei giorni che la prima vittoria si faceva aspettare: « Di fatto, è proprio la prima vittoria la più difficile, dopo di ciò tutto sembrerà più facile. Allora la nostra scuderia, che è un'impresa artigianale, sarà maggiormente giustificata. Per vincere ci vogliono consistenti mezzi finanziari, bisogna poter stabilire un programma a lungo termine ed intraprendere dei lavori di ricerca, e su questo noi non lavoriamo sufficientemente per mancanza di denaro e di tempo e personale... Se vincessimo, questo proverebbe che siamo competitivi, malgrado i mezzi finanziari limitati... ma effettivamente quella prima vittoria si fa attendere, soprattutto per me perché, come ben sa, se non vinciamo la Gitanes e la Matra potrebbero forse ritirarsi e questo sarebbe catastrofico: noi mettiamo in ballo tutto per vincere, ma le scuderie di F1 che vincono in questo momento, salvo la Wolf forse, corrono con dei budgets di cui noi disponiamo solo del 20% della cifra totale! ».

La Ligier-Gitanes, che ha ottenuto anche quest'anno l'aiuto della Norev, dispone tuttavia di un budget di 4.500.000 di franchi francesi (circa 800 milioni di lire), il che

CONTINUA A PAGINA 12



Jacques Jaubert



SPICCIOLI SVEDESI

I «paperoni» del circo F.1

● Chi sono i «Paperoni» della F.1? Al di là di tutti indubbiamente Ferrari, che fra premi, ingaggi, divisione della «torta» e in più il «cadeau» che gli danno i costruttori inglesi per tenerselo buono guadagna moltissimo, e lo abbiamo dimostrato ad inizio anno, quando abbiamo fatto i conti in tasca alle squadre F.1.

Dopo Ferrari, Ecclestone e Murray, seguiti da Mayer, ma sono nettamente distaccati dal patron di Maranello.

Anche fra i piloti in molti sono i «paperoni». In vetta a tutti Lauda; l'austriaco è un uomo che a fine anno, con tutte le attività (che spaziano, oltre che guidare la Ferrari, alla società di aerei, alla pubblicità legata al suo nome, ecc.) supera il miliardo di

lire. Una persona bene informata mi ha detto che dovrebbe quest'anno avvicinarsi a 1.300 milioni.

Solo dalla Fiat, Lauda prende 300 milioni, la Parmalat gliene dà 40, raddoppiabili se diventa campione del mondo.

Hunt, nonostante sia il campione del mondo in carica, non arriva a guadagnare 500.000.000 all'anno. L'inglese se ne frega e pensa più a divertirsi che a guadagnare soldi con sponsor o altro, per questo è antipatico anche allo stesso Mayer che vorrebbe averlo più attaccato al denaro, di riflesso guadagnerebbe di più anche lui, che è già un «paperone».

Cifre da capogiro all'ordine di 600.000.000 annui, invece, per Peterson da Elf, Tyrrell (pochissimo), First National City Bank, tanto che per sfuggire alle tasse il suo abile manager lo ha consigliato di trasferirsi a Montecarlo, dove dovrebbe avere oltre un miliardo depositato nelle capaci banche di Ranieri.

Andretti per ora non guadagna moltissimo, ma è già milionario in dollari in USA. Dalla Lotus, a fine anno, riesce a portare a casa una cifra che sfiora i 300.000.000, mentre per ora guadagna poco Jody Scheckter. Wolf, infatti, da abile uomo d'affari, ha fatto una società a quattro fra lui, Scheckter, Postlethwaite e Warr, dove si guadagna proporzionalmente ai risultati. «Meno male che stanno venendo» ha detto Scheckter, «altrimenti guadagnavo meno dello scorso anno, il che è tutto dire».

Alla Brabham i soldi Ecclestone li tiene per sé. Watson quest'anno non guadagnerà più di 100.000.000,

● Qualcuno aveva fatto pressioni alla Ferrari perché facesse un reclamo con i tempi, che come al solito vengono presi dalla torre dei cronometristi che è a 2 Km dai box. Il buon senso di NOSETTO ha prevalso, tanto più che quando l'ingegnere aveva previsto di mettere un rilevamento dei tempi dove erano i cronometristi l'idea era stata scartata. I tempi della Ferrari davanti ai box erano inferiori di uno o due decimi a quelli dati ufficialmente dagli organizzatori, ma non è stato un caso isolato, anche Regazzoni era stato cronometrato in 1'26"6 mentre Mo Nunn gli aveva preso 1'26"2...

mentre Stuck ha portato del danaro per poter correre. E qui si può spiegare come il manager non abbia accettato il consiglio dell'Alfa Romeo che voleva Merzario sulla Brabham-Martini.

Nilsson alla Lotus è sull'ordine dei 100.000.000, mentre Reutemann alla Ferrari sfiora i 250.000.000 (150 di più dell'investimento fatto su se stesso, quando ha lasciato la Brabham per la Ferrari).

Laffite è, come Mass, sui 200.000.000, mentre un altro «paperone» è Regazzoni, pure lui «fuggito» a Montecarlo, che si avvicina ai 600.000.000 annui. A livello di Lauda vi è anche Fittipaldi che nonostante sia in crisi è un uomo da un miliardo all'anno, in netto contrasto con Andersson che per correre con la BRM ha dovuto pagare 40.000.000 (investiti male).



CI SARA' UNA RAGIONE PERCHE' JAMES NON DICE UNA PAROLA SULLA FERRARI?

Torno con la M. 23 a DIGIONE

ANDERSTORP - Forse un giorno qualcuno scoprirà la causa che fa sì che le macchine da corsa e i circuiti si comportino nel modo in cui si comportano. Se qualcuno lo dovesse scoprire, mi auguro che lavori per la McLaren Racing e che me lo spieghi. Sabato sera, dopo le prove finali eravamo abbastanza contenti della macchina. Al terzo posto nello schieramento di partenza, secondo miglior tempo nelle ultime prove e notevolmente più veloci di Andretti nell'ultima mezz'ora.

La macchina sottosterzava un po', pensavamo, sarà peggiore con i serbatoi pieni. Messa a punto con un po' più di sovrasterzo, dovrebbe essere a posto. Abbiamo chiacchierato un po' con gli altri teams. Che cosa faceva la Ligier alla sua macchina? Niente. «E' terribile, non si lascia pilotare, non si riesce semplicemente a farla funzionare, qui». Non sapevano cosa cambiare per farla andare meglio. Così l'hanno lasciata come era, sperando nel meglio.

Domenica mattina, giro di riscaldamento, con i serbatoi pieni. Immaginate cosa succede? La Ligier è la vettura più veloce sul circuito e la McLaren non si lascia pilotare!

Per la corsa abbiamo aumentato ulteriormente il sovrasterzo e per i primi giri la macchina si faceva maneggiare ottimamente. Ho fatto una partenza abbastanza buona, considerando il fatto che la frizione era in cattivo stato e giravo comodamente dietro John Watson e Jody, mentre Mario si stava allontanando in testa. Poi saltava fuori nuovamente il sottosterzo e ben presto le gomme anteriori cominciavano a consumarsi. Dovevo lottare duramente e a metà distanza mi sentivo assolutamente esausto. Ho avuto una bellissima vista di Jody che stava attaccando John nel tornante stretto, il che mi ha dato il secondo posto, ma sapevo che sarebbe solo stata una questione di tempo prima che le macchine dietro mi superassero.

Quando mi sono fermato ai

box per sostituire le gomme non ero in grado di controllare la frizione e ho spento il motore diverse volte prima di poter ripartire. Di conseguenza la fermata mi è costata circa un minuto e dopo ero ben fuori gara per i primi posti. Fortunatamente Jochen ha tenuto duro per il Marlboro-McLaren Team e si è aggiudicato un bel secondo posto alle spalle di Jacques Laffite. Sebbene Mario sia stato sfortunato per non aver vinto, debbo dire che Laffite e il team Ligier hanno meritato la loro prima vittoria in Gran Premio. Sono stati seri candidati alla vittoria in precedenza e considerato il fatto che sono un team abbastanza nuovo, questo successo dovrebbe dare loro un forte incoraggiamento. Ed anche ad altri teams nuovi.

La squadra McLaren ha sempre i box vicino al team Ligier, perché ci dividiamo il servizio cronometrato di Michelle Dubosc, che lavorava per la Hesketh Racing quando correvo per loro, così conosciamo ormai molto bene i visi sorridenti dei francesi e ogni tanto colgo l'occasione per praticare il mio francese!

Tra parentesi, qualche parola su Michelle potrebbe essere interessante. Ella lavora da un certo tempo nelle corse automobilistiche. Faceva parte del team Matra Sport per le corse di durata. Durante le prove di qualificazione ella segue diciotto vetture con un normale cronometro. Naturalmente commette un errore di tanto in tanto, ma è incredibile quanto sia precisa e ci fornisce informazioni costanti su come le altre macchine vanno in prova. Durante la corsa tiene un grafico dei giri e si sa che gli organizzatori delle corse si consultano con lei, quando regna confusione per quanto riguarda le posizioni in una corsa sotto la pioggia in cui molte macchine si fermano ai box.

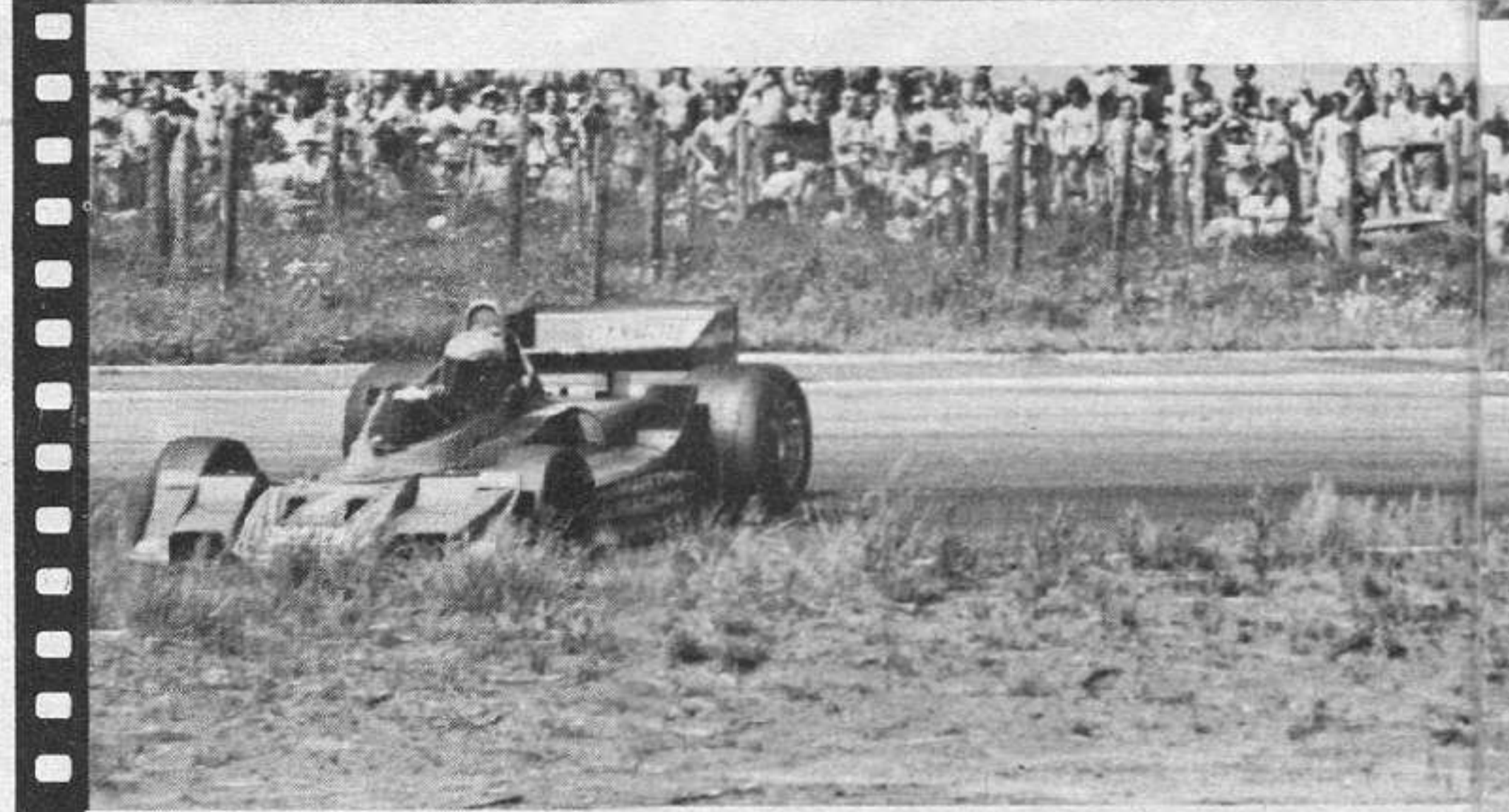
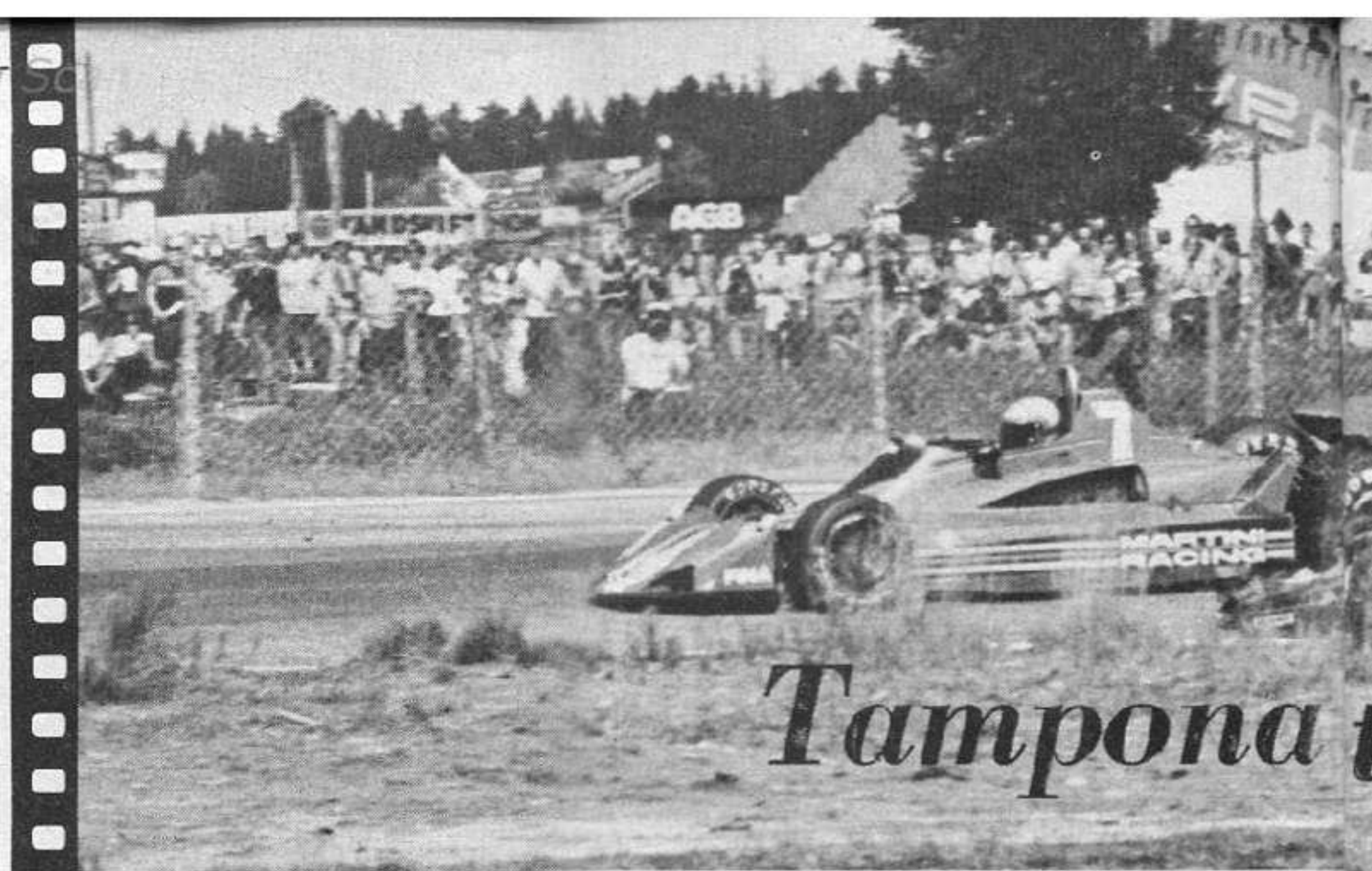
Quando lavorava con il team sport, ella teneva un grafico dei giri tutta da sola per l'intera gara di Le Mans. Stava seduta solennemente sul muretto dei box per 24 ore, permettendosi solo un veloce intervallo per rispondere alle esigenze della natura. Una signorina stupefacente.

Mario Andretti si chiederà probabilmente che cosa abbia fatto per meritare quella sfortuna di domenica. Sapevamo tutti che sarebbe stato difficilissimo prendere abbastanza carburante a bordo per la corsa perché per tutto il fine settimana il consumo era stato insolitamente alto. Per esempio noi abbiamo sbagliato i calcoli durante la seconda sessione di prove di venerdì, e sono rimasto senza benzina verso la fine.

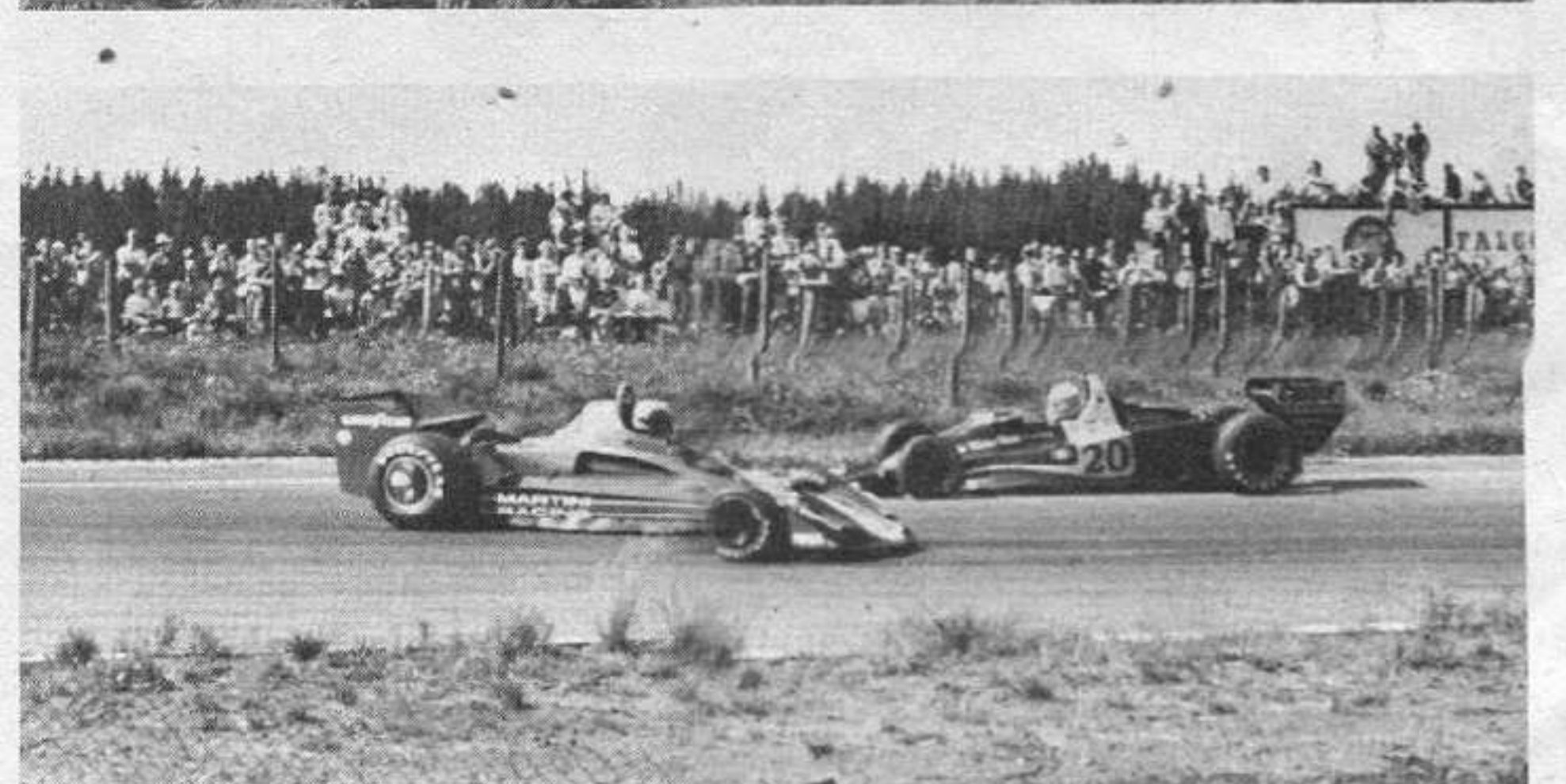
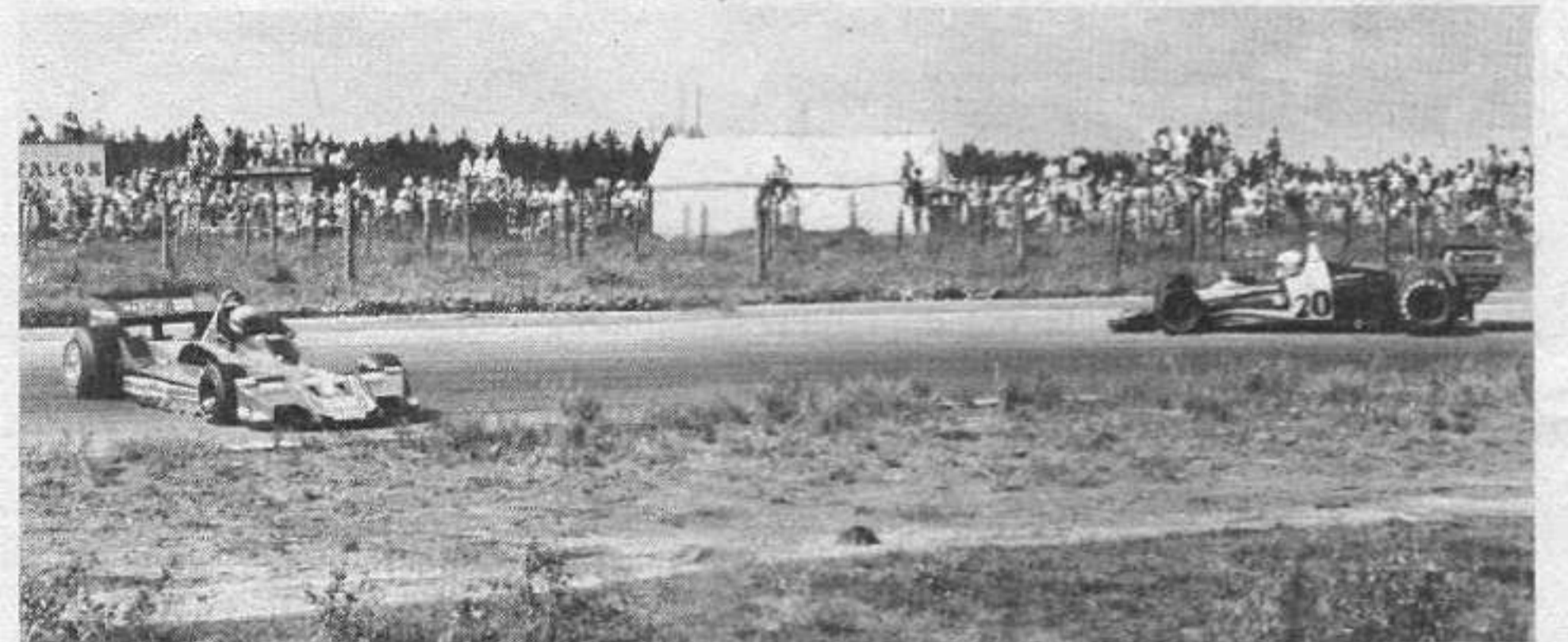
Parecchi teams, tra cui McLaren e Lotus hanno nuovamente riempito fino all'orlo i serbatoi di benzina nello schieramento dopo il giro di riscaldamento, cosa che indicava le preoccupazioni di tutti noi. Tuttavia deve essere molto duro rimanere senza benzina a due giri dalla fine di una corsa che si è dominata interamente.

Un altro che si chiederà se ne valga la pena sarà John Watson. Sarà tentato di passare l'intero GP di Francia a guardare negli specchietti per vedere chi sarà il prossimo ad attaccarlo! Certamente non passerà molto tempo prima che la sfortuna del team Brabham cesserà e non sarei sorpreso se andassero molto bene a Digione, dove la loro potenza dovrebbe dare loro un grosso vantaggio.

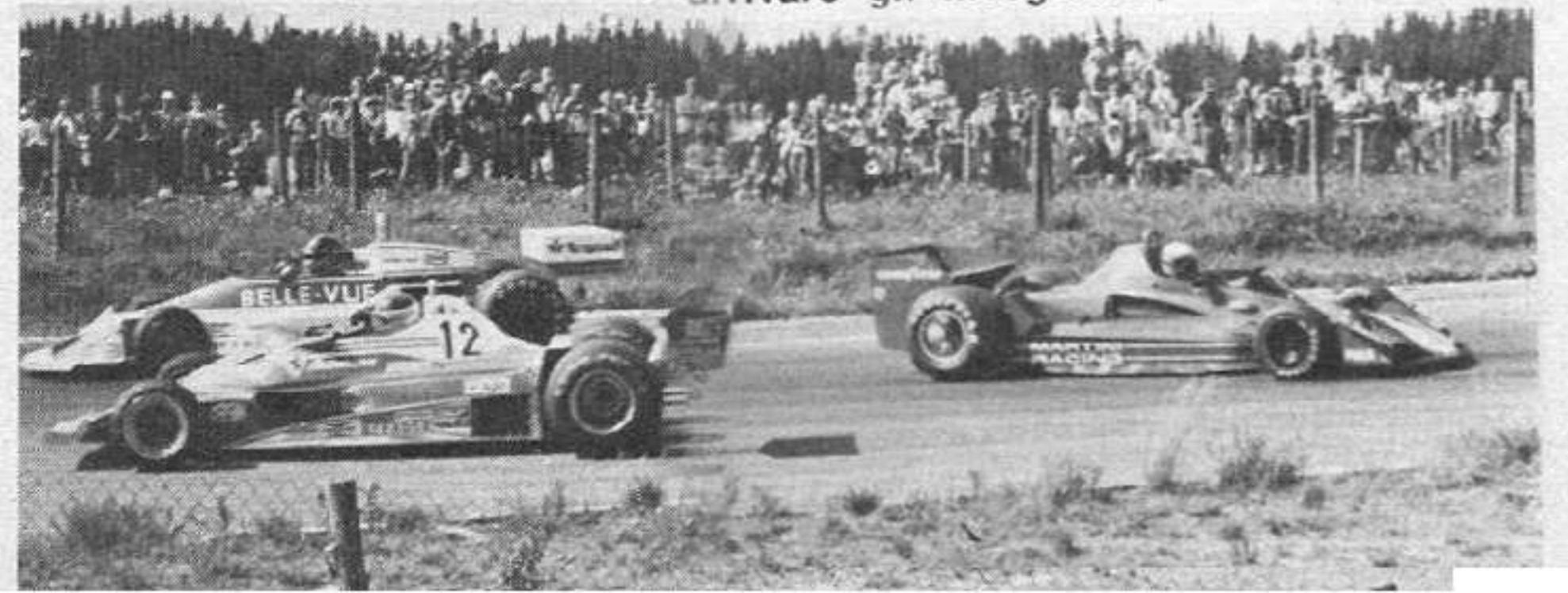
CONTINUA A PAGINA 12



Al 29. giro di gara del GP di Svezia, Watson e Scheckter si trovavano al secondo e terzo posto dietro all'imperversante Andretti. La Brabham e la Wolf si equivalevano, nella totalità del circuito, ma era evidente che Scheckter avrebbe cercato di strappare a Watson la sua seconda posizione



Mentre la Brabham-Martini di Watson completa il suo testa-coda, la Wolf di Scheckter avanza piano con la ruota anteriore destra aperta. Dopo pochi momenti, cominceranno ad arrivare gli inseguitori, a fare lo slalom

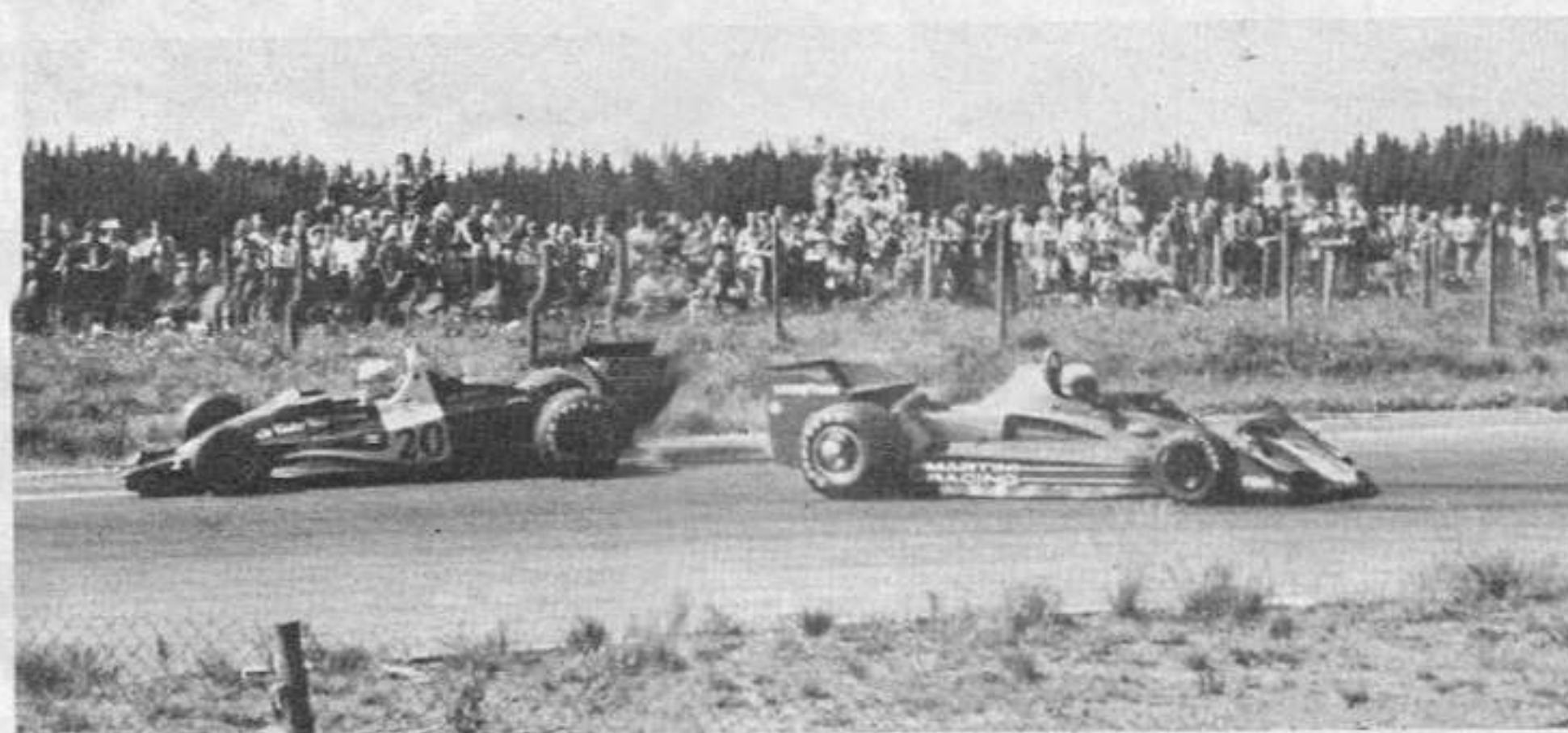
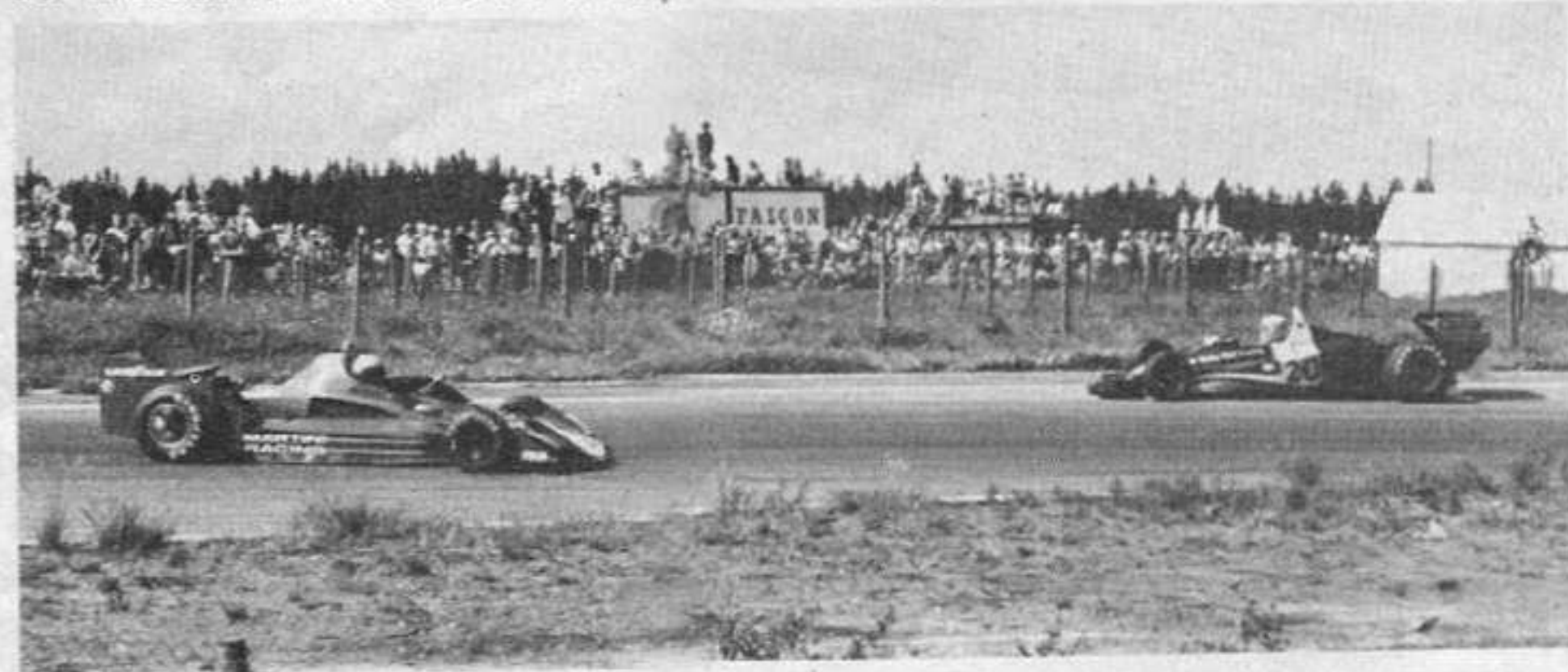




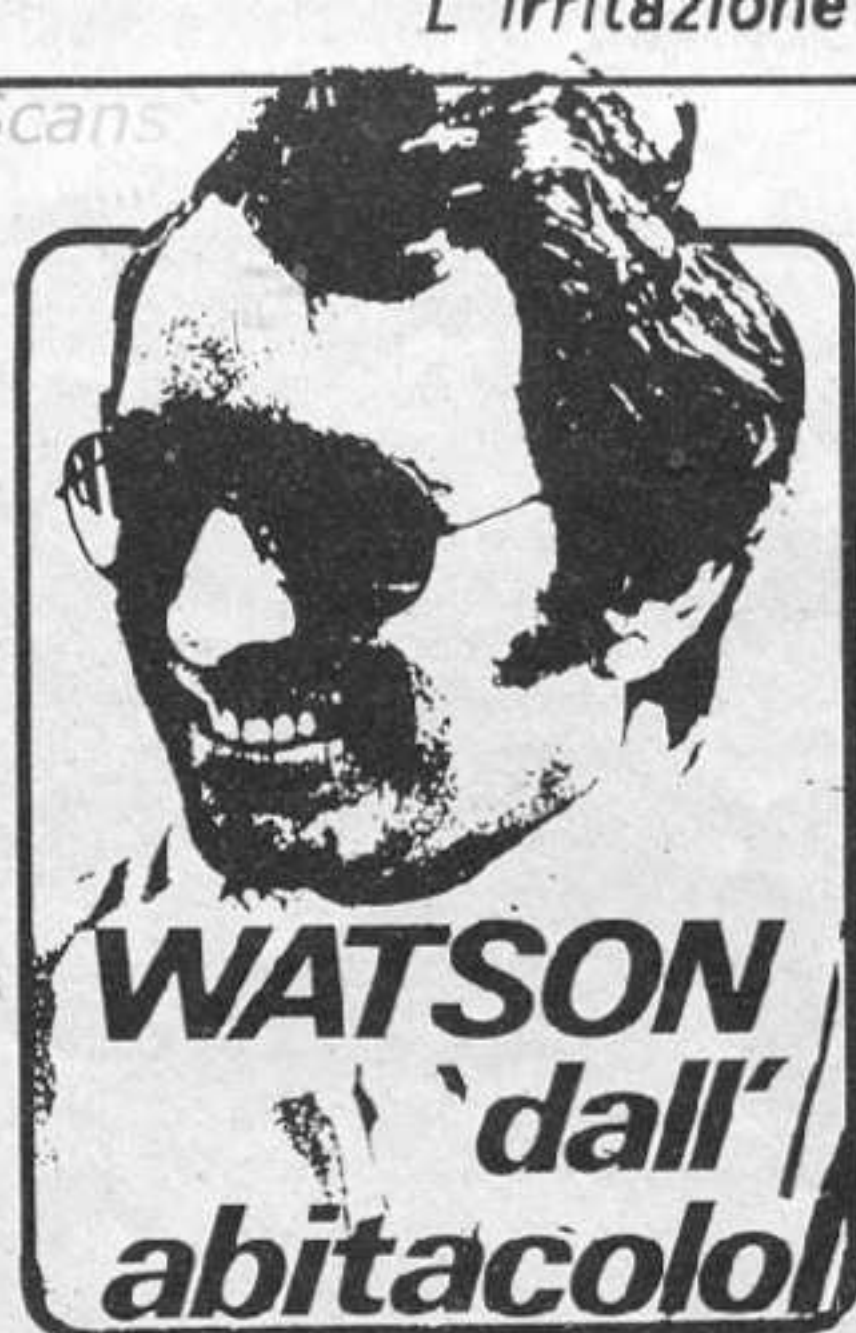
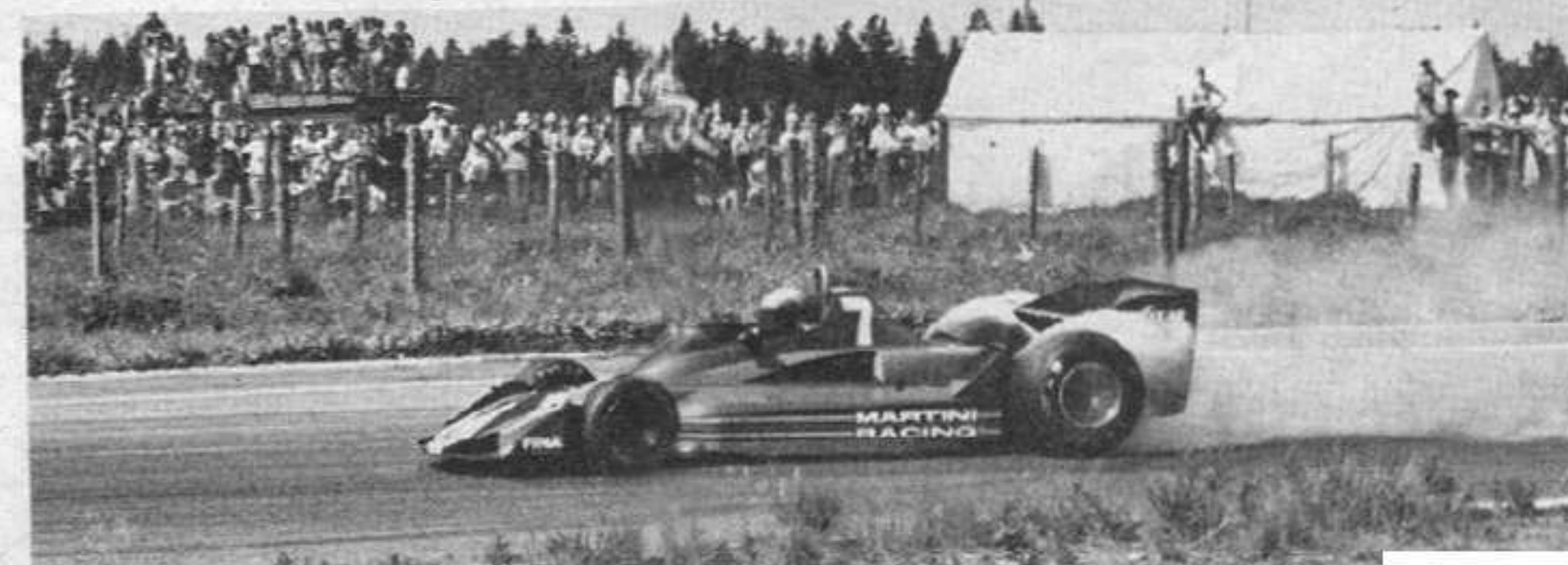
to così...



All'ingresso della curva che precede i box, Scheckter ha provato a portare il suo attacco, ma il risultato è stato quello di urtare, con la sua ruota anteriore destra, quella posteriore sinistra della Brabham, mandando Watson in testa-coda e soprattutto rompendo la propria sospensione



Nelle due foto qui sotto, si vedono Neve (all'esterno) e Reutemann sfilare ai lati di Watson, ancora fermo in mezzo alla pista. Infine, ecco Watson che si rimette in gara facendo ruotare la macchina con un'accelerata



Ce l'abbiamo tutti con la FERRARI

ANDERSTORP - Non so che cosa abbia la mia Martini-Brabham-Alfa di tanto attraente nella sua parte posteriore, per gli avversari! Forse si tratta di qualche attrazione magica generata da quei quattro tubi di scarico. Sono partito per tre volte di fila dalla prima fila dello schieramento e due volte di seguito mi hanno urtato dal dietro. Ora progettiamo un piccolo paraurti posteriore, sul cui centro verrà applicato un adesivo che dice: «Urtate qui». Così almeno avranno qualcosa a cui mirare.

Ero partito dalla prima fila, dopo aver persuaso Bernard Ecclestone di non versare secchi d'acqua attorno alla mia vettura. Egli calcolava che fosse opportuno simulare le condizioni del Belgio, dopo la mia eccellente partenza sul bagnato. Ma si è dimostrato che non avevo bisogno del bagnato. Sono riuscito ad affrontare al comando la prima curva e a guidare il primo giro. Mario mi ha poi passato in staccata, come immaginavo avrebbe fatto. Mi ero messo il cuore in pace di correre al secondo posto, se questo fosse successo.

Jody si trovava alle mie spalle e la nostra velocità era alla pari lungo il circuito. C'erano dei punti in cui ero un po' più veloce, ed altri in cui lui aveva un leggero vantaggio, ma alla fine tutto si compensava. Immagino che Jody aspettasse che m'imbattessi in noie meccaniche o che commettessi un errore di guida.

Poi ha visto ciò che credeva un'occasione di passarmi all'ingresso della curva stretta prima dei box e si è portato a grande velocità all'interno, in staccata. Ho sentito un forte urto e poi ho fatto un testacoda di 180°, per rimanere fermo poi, trovandomi di fronte a sei vetture in arrivo, che «inciampavano» l'una sull'altra nel tentativo di evitarmi. Poi un colpo dei miei 500 CV ha rilanciato la mia macchina nella giusta direzione e mi sono nuovamente unito alla caccia, avendo perso circa sei o otto posti.

La vettura di Jody veniva spostata sul lato della pista con la sospensione danneggiata; la mia sembrava del tutto a posto. Ciò che non sapevo era che mancava un pezzo enorme del cerchione posteriore. Ciò faceva sì che la gomma posteriore si stringesse

di circa un ottavo di pollice dal tallone.

Seccante e frustrante. Uno stupido incidente che è costato a Jody quasi certamente sei punti e l'occasione di aumentare il suo vantaggio al comando del campionato. Inoltre ha fatto sì che in testa al campionato non sia quasi mutato niente, poiché nessuno dei primi ha migliorato la sua posizione.

L'ARGOMENTO numero uno erano le gomme ad ad Anderstorp. Per tutto quest'anno la Goodyear ha fabbricato un lotto di gomme per ogni circuito e ha servito tutti con quel lotto. Avevamo invece la scelta tra quattro diverse gomme anteriori e due posteriori, per questa corsa e tutte le combinazioni e alterazioni che ne derivano. E tutto ciò perché la Ferrari aveva insistito che la Goodyear riportasse il tipo di gomme dell'anno scorso. La Ferrari ha un'enorme influenza sulla Goodyear per l'aspetto commerciale che la lega alla Fiat.

L'anno scorso a Zandvoort la Ferrari, preoccupata di ottenere una buona posizione nella griglia per Clay Regazzoni, era riuscita a tirare fuori dalla Goodyear un treno di gomme specialissime. Clay si qualificò su quelle gomme ma, dopo la protesta da parte degli altri concorrenti, le tolse. Però aveva fatto il «tempo» e non si poté toglierglielo.

Nessun altro team, oltre alla Ferrari, ha simile potenza commerciale.

La Ferrari però riteneva che le gomme attuali, che hanno una più rigida costruzione di parete laterale, favorissero le JPS-Lotus e che fossero sfavorevoli alle Ferrari.

Nonostante la scelta di gomme diverse la Ferrari però non si è rivelata più competitiva di quanto lo sia stata ultimamente. E' solo riuscita a minimizzare le accuse che tutti le portavano, grazie al terzo posto ereditato da Reutemann.

E' molto facile per un progettista dare la colpa per la scarsa prestazione alle gomme. Ma se vogliamo essere realistici bisogna dire che è il telaio che comanda il funzionamento delle gomme: se il telaio non è equilibrato e non funziona, non si può pretendere che le gomme agiscano con efficacia.

La Ferrari ha provato gomme Michelin sulla sua vettura di F. 1 in prove private e sono convinto che, se la Michelin presentasse una gomma migliore di quella della Goodyear, la Ferrari non esiterebbe ad usarla.

Nello stesso tempo ci si sente di simpatizzare con la Goodyear, perché quando la Michelin entrerà nel gioco con la nuova Renault, cui è stata fatta molta pubblicità, non potrà permettersi di trovarsi in una posizione di inferiorità, se le gomme Michelin dovessero rivelarsi migliori delle sue.

La Goodyear ha goduto di un monopolio da quando la Firestone si è ritirata e quel genere di situazione è tipica per ciò che accade se viene a mancare lo spirito naturale della concorrenza commerciale. Per essere giusti verso di lei, bisogna dire che la Goodyear è stata la prima a lamentare il ritiro della Firestone. Forse l'avvento della Michelin riporterà la situazione con i pneumatici nella sua giusta dimensione.

♠ CONTINUA A PAGINA 12

**L'ironia**

CONTINUAZIONE DA PAG. 10

Il fine settimana prima della Svezia ho passato tre giorni piacevolissimi a Bruxelles. Ero invitato a partecipare ad una partita di tennis, in cui avevo come compagno di gioco il campione belga, contro Guy Drut, francese, vincitore della medaglia d'oro ai Giochi Olimpici negli ostacoli, il quale aveva come compagno di gioco un giocatore professionista australiano. Il torneo era organizzato dalla Texaco e dovevamo giocare tra la finale del singolo maschile (una partita superba vinta da Harold Solomon) e la finale del doppio.

Abbiamo giocato solo un set, vinto da noi, ma è stato molto divertente. La sera prima John Goossens della Texaco e alcuni dei suoi amici mi aveva fatto passare il tempo in maniera estremamente piacevole e abbiamo deciso di giocare a golf prima di recarci al tennis club. Sfortunatamente nessuno di noi si sentiva molto bene dopo le prime buche e così ci siamo ritirati « per ragioni di salute »!

Scrivo questa rubrica durante il viaggio a Ginevra, poiché proverò a Digione per alcuni giorni. Prendiamo la M23 e forse la useremo anche in Gran Premio, perché dobbiamo fare alcuni cambiamenti sostanziali alla M26, che potrebbero costarci troppo tempo. Cambieremo l'impianto della frizione che ci ha dato problemi in Svezia e anche l'impianto di alimentazione che non distribuisce in modo soddisfacente gli

ultimi due o tre galloni di benzina. La guida è sempre molto pesante e Gordon Coppuck sta escogitando un modo per renderla un po' più leggera.

Dopo Digione tornerò in Inghilterra per una manifestazione a Brands Hatch dove debbo consegnare dei premi e poi andrò in giro a visitare i « pubs » con il gruppo inglese della Marlboro. Diversi « pubs » di Londra hanno fatto dei concorsi ed io debbo visitare i vincitori.

Solo due volte ho corso a Digione, ma da allora hanno cambiato il circuito. Nel 1974 in occasione del GP mi sono qualificato assai bene al volante della Hesketh 308B, però la mia corsa è durata solo qualche metro, perché mi hanno urtato alla partenza. Nel 1975 in occasione del GP di Svizzera non valevole per il campionato sono uscito per la prima volta con la 308C, arrivando nono. Le modifiche applicate al circuito hanno alzato i tempi di 10 secondi, e poiché la maggior parte dei teams ci proverà prima, ci sarà abbastanza tempo per trovare il modo più veloce di percorrerlo.

Pensavo, dopo il Belgio, che ormai le cose potessero solo migliorare. Mi sono sbagliato, per quanto riguarda la Svezia, ma spero che andrà un po' meglio in Francia. L'unica consolazione è che i « ragazzi forti », i signori Scheckter, Andretti e Lauda, non stanno ammucciando molti punti in questo momento. Tuttavia questo sarebbe veramente importante solo se ne guadagnassi uno o due di tanto in tanto anch'io.

James Hunt**L'irritazione**

CONTINUAZIONE DA PAG. 11

SIA PURLEY che Lunger si sono qualificati con prestazioni al margine, mentre Ribeiro della March e Perkins della Surtees, normali teams ufficiali, non sono riusciti ad acciuffare un posto nello schieramento. La BRM ha capeggiato il rimanente gruppo di coloro che non si sono qualificati, sette in totale. Prima o poi questa gente, che spera sempre in un posto nella griglia, dovrà pure

arrivare alla conclusione che sarà meglio perdere un GP o due per passare il tempo con prove che potranno risolvere i loro problemi, invece di sprecare tempo e denaro cercando di raggiungere un traguardo, che per il momento è fuori della loro portata. Il prezzo per gomme, motore e ricostruzione delle scatole del cambio, viaggi e alberghi è alto. Calcolo che debba aggirarsi sulle 5000 sterline per quelli che non riescono a qualificarsi. E tutto così diventa uno sport non praticato molto costoso.

John WatsonCONTINUAZIONE DA PAG. 9 **LIGIER**

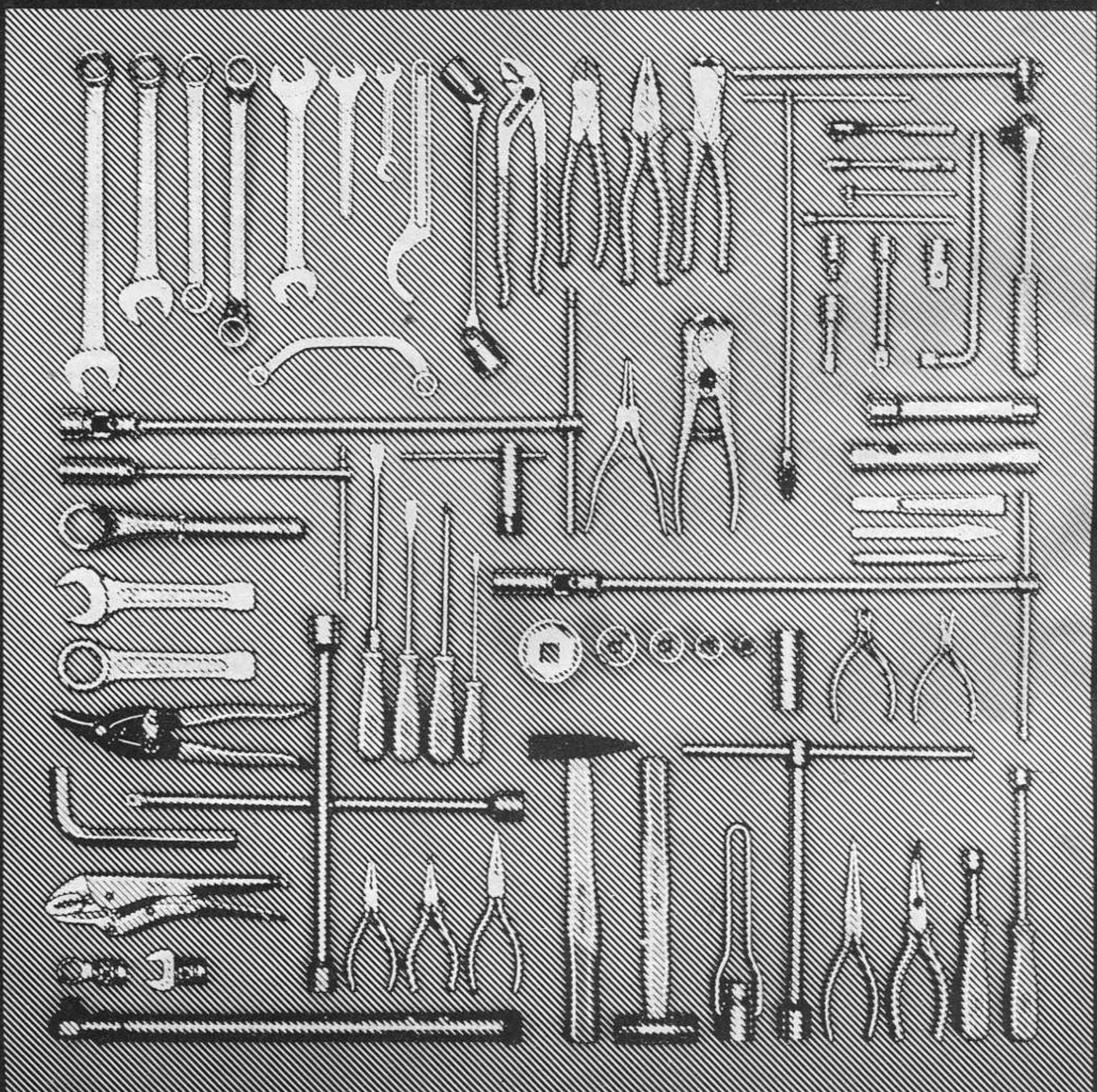
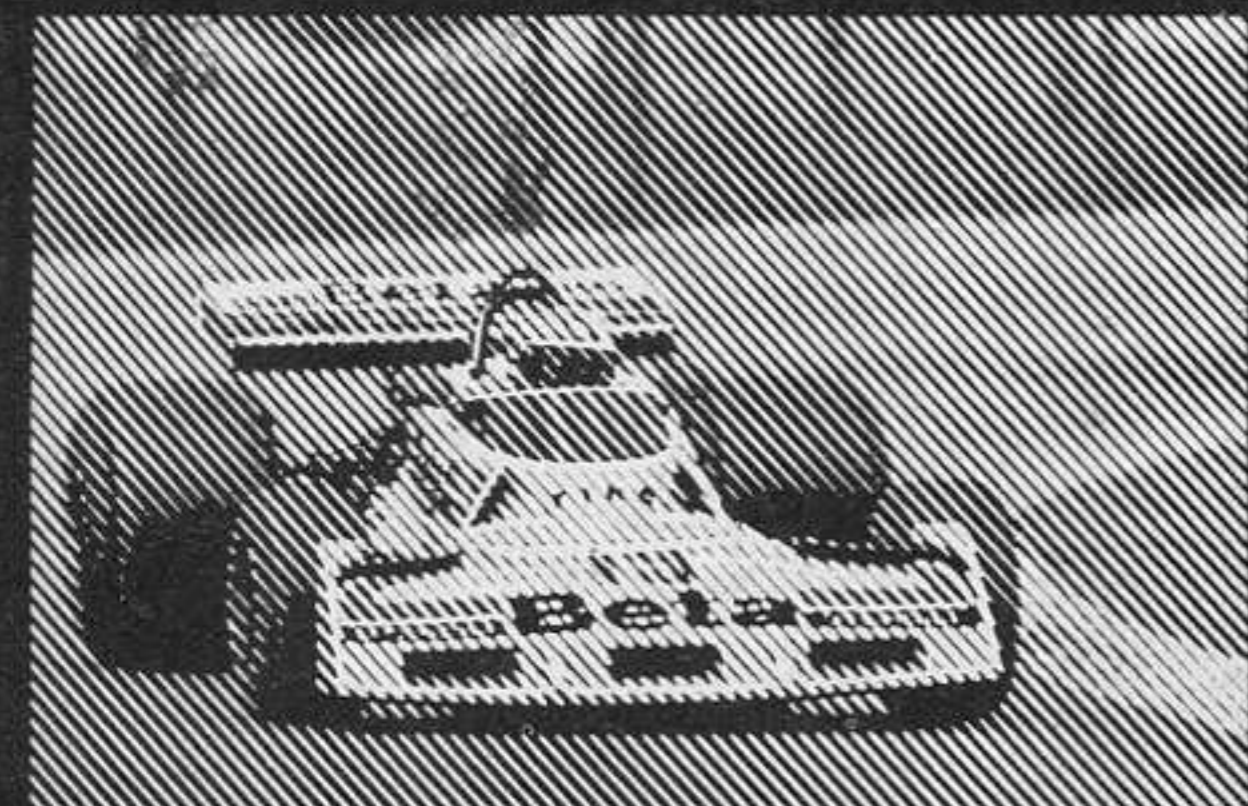
Guy Ligier non ha smentito, ma, secondo lui, questo permetterebbe giusto di disputare una stagione con una sola vettura e non permette di fare degli studi. Bisogna tuttavia precisare ciò che tutti sanno d'altronde, che il motore Matra V12 costa molto caro, molto più del Ford-Cosworth V8 e, inoltre, la Matra non lavora neanche a lungo, nè a medio termine. « In queste condizioni è assolutamente impossibile prendere in considerazione di impegnare quest'anno un secondo pilota. Il problema non si pone più per Jean-Pierre Jarier (tuttavia Jean-Pierre Jarier non è stato immediatamente contattato per prendere il posto lasciato vacante presso la Brabham-Alfa da Carlos Pace, poiché si pensava che fosse la riserva della Ligier-Gitanes... e il pilota francese riconosceva che l'avrebbe giudicato fuori luogo di « saltare sul telefono » dopo la tragica morte del pilota brasiliano, cosa che ha fatto Stuck). Dunque il problema non si pone più per Jarier, ma esistono effettivamente in Francia eccellenti giovani piloti che noi teniamo d'occhio, li sorvegliamo e se abbiamo la possibilità che la nostra scuderia continui a correre in F1 l'anno prossimo, forse faremo appello a uno di essi: sarebbe ideale poter confrontare il parere di due piloti, la messa a punto della vettura avanzerebbe certamente più in fretta. Ma allo stato attuale delle cose è impensabile! Saremmo obbligati a sacrificare la JS7 di Jacques Laffite e questo sarebbe un grave errore e darebbe prova di una cattiva gestione ».

Dunque una sola Ligier-Gitanes JS7 per tutta la stagione, il ritorno di un nuovo motore Matra MS77 più potente e una vittoria che finalmente è arrivata, guarda caso proprio il giorno del motore più potente. Forse ora il futuro diventa meno incerto, anche perché la Gitanes, ostacolata dalla legislazione francese antitabacco, potrà ripensare a certi ridimensionamenti del suo budget, sopprimendo già quello rally... Però è singolare: appena nasce una rivalità nazionale (vedi Renault) i risultati arrivano meglio...

J.J.

Beta UTENSILI

20050 Sovico Brianza (Milano)

VITTORIO BRAMBILLA
Surtees/Beta TS 19

Handicap o cavallino

MIKE BONGIORNO, oltre che per essere nipote dei Carello, è un buon amico di Enzo Ferrari anche perché è sempre stato cliente della Casa di Maranello. Non manca mai ogni anno di regalare un paio di cravatte al Vecchio. E c'è da scommetterci che, quando nella sua fortunata nuova rubrica di quiz «Scommettiamo» (appena andata in ferie estive) tirò fuori quell'ostacolo-jolly dell'HANDICAP o CAVALLINO, la seconda parola non saltò fuori solo dal «collegamento» ippico studiato per il meccanismo di gioco.

HANDICAP o CAVALLINO è l'alternativa che si pone ai giocatori quando la non simpaticissima valletta-erede di Sabina Ciuffini al fianco di Mike, fa fun-

Marcello Sabbatini

♠ CONTINUA A PAGINA 17



Tempi duri, per i «cavallini». Anche la T2 a passo allungato (eccola rientrare ai box nelle prove di Anderstorp, dopo un testa-coda di Reutemann) non pare abbia dato — specie secondo Lauda — gli sperati vantaggi (CEVENINI)



Dopo qualche altro esperimento in gara, Lauda si è definitivamente fermato al 47. passaggio

A festeggiare Laffite, finalmente sul podio, anche Delphine Audetto p.r. woman della Parmalat

«Che gara, Carlos», non si stancava di ripetere Mimicha allo stremato ma felicissimo marito



Niki Lauda si intrattiene con Stuck al box Brabham-Martini durante le prove del GP di Svezia. Visita più volte ripetuta, che forse va al di là delle regole della buona educazione fra colleghi (ATTUALFOTO)

LA FERRARI aveva in Svezia qualche modifica alla geometria delle sospensioni, poco visibile, con la unica cosa veramente nuova data dal portamozzo posteriore avente un nuovo tipo di attacco per il braccio trasversale superiore, attacco provvisto di due punti di fissaggio, ben distanziati tra loro e che risulta più avanzato del precedente rispetto all'asse centrale. Una leggera modifica nella fissazione della bielletta inclinata verticale del castelletto anteriore era l'altra cosa visibile.



V8/Blog Scans

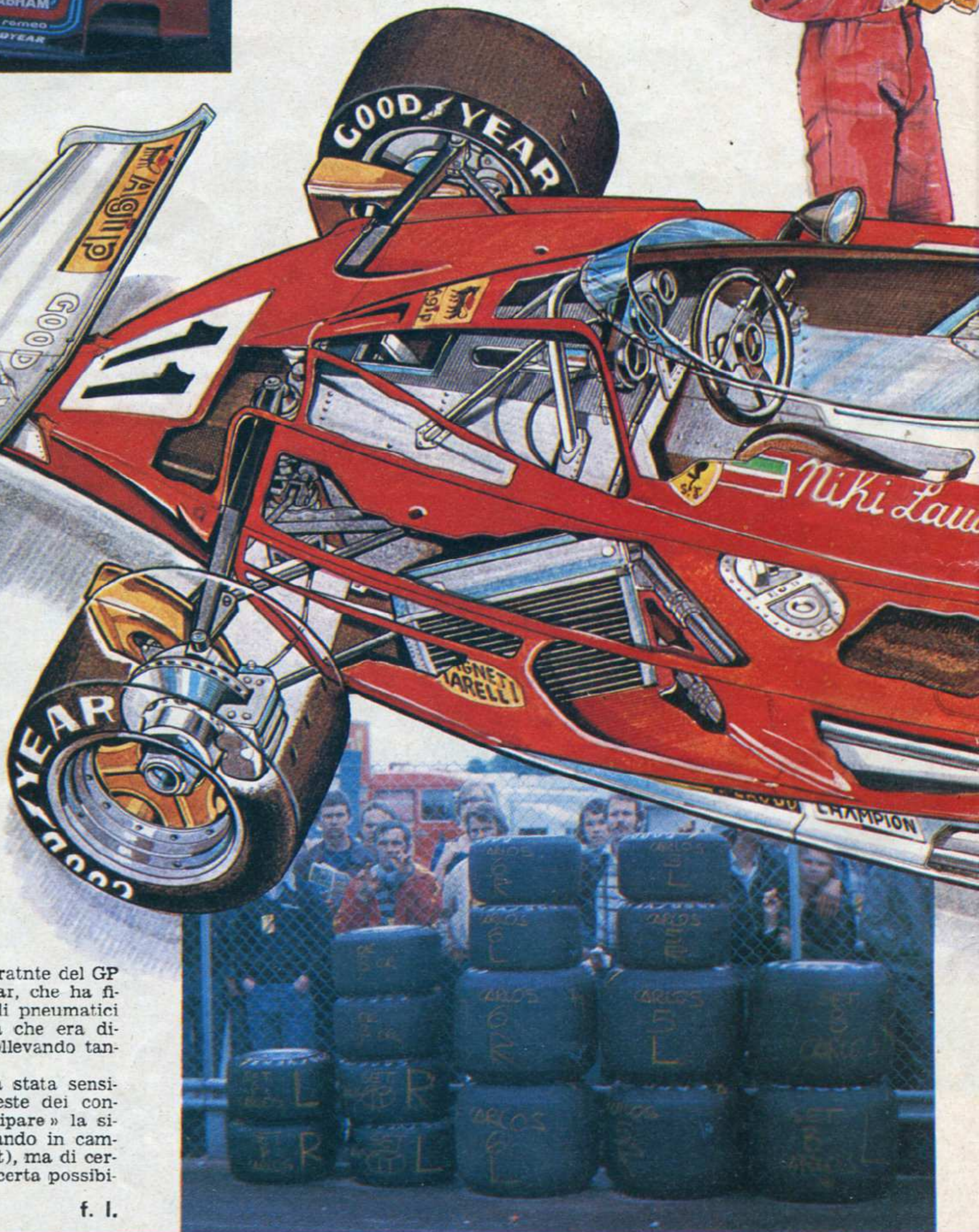
Le gomme falso handicap

ANDERSTORP - Il fatto tecnico imporante del GP di Svezia è stato dato dalla Goodyear, che ha finalmente offerto una scelta di tipi di pneumatici un pochino meno ristretta di quella che era diventata abituale nelle ultime corse, sollevando tante polemiche.

Non sappiamo se la Goodyear sia stata sensibilizzata dalle critiche e dalle richieste dei concorrenti, oppure se ha voluto «anticipare» la situazione cui sarà certo costretta quando in campo scenderà la Michelin (sulla Renault), ma di certo è che qui in Svezia vi è stata una certa possibi-

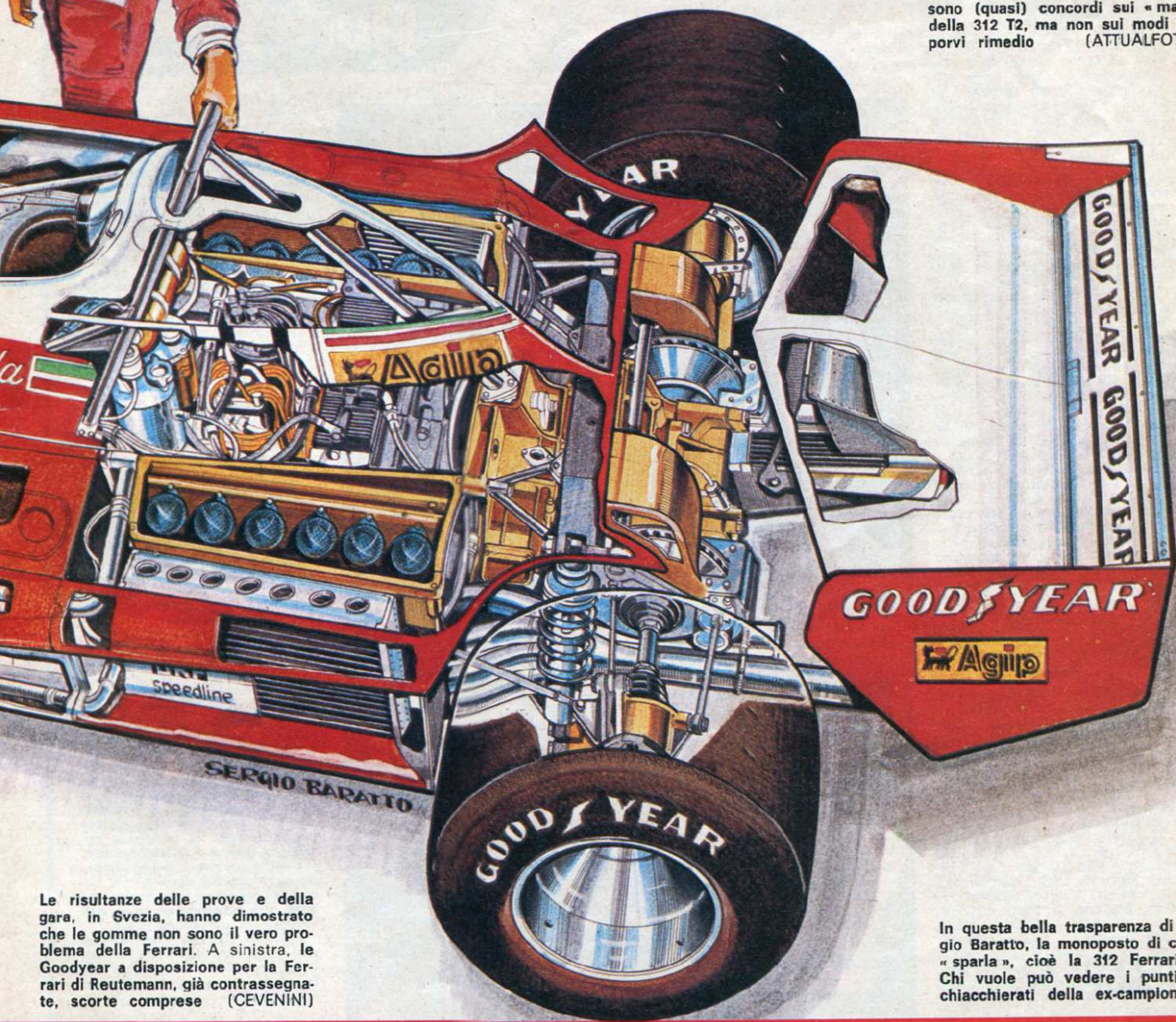
CONTINUA A PAGINA 17

f. l.





Forghieri e Tomaini attorno alla Ferrari di Reutemann. I due tecnici sono (quasi) concordi sui « mali » della 312 T2, ma non sui modi per porvi rimedio (ATTUALFOTO)



Le risultanze delle prove e della gara, in Svezia, hanno dimostrato che le gomme non sono il vero problema della Ferrari. A sinistra, le Goodyear a disposizione per la Ferrari di Reutemann, già contrassegnate, scorte comprese (CEVENINI)

In questa bella trasparenza di Sergio Baratto, la monoposto di cui si « parla », cioè la 312 Ferrari T2. Chi vuole può vedere i punti più chiacchierati della ex-campionessa

DIARIO SVEDESE

Corone conigli coppe

ANDERSTORP - Un burlone ha descritto Anderstorp e la zona circostante in maniera giusta, dicendo che era emozionante come osservare crescere un albero. E questo lo riassume in modo adeguato. I giovani, che ci sembrano essere in numero anormalmente alto, non hanno molt'altro da fare che andare in giro con vecchie Volvo ed ubriacarsi. Con le leggi riguardanti l'alcool e il traffico, rigide come sono lì, il G.P. è una giornata piena per la polizia locale, che quasi era più numerosa che gli automobilisti.

Si riesce a distinguerla, la polizia, per il fatto che le loro Volvo sono molto più nuove e perché hanno una luce blu sul tetto. Gli autisti locali non sono stati gli unici ad essere vittime della confusione. Jody Scheckter, che stava tornando dal circuito dopo le ultime prove, alla velocità, secondo lui ragionevole, di 63 kmh, è stato fermato con la vettura che aveva preso in noleggio, e gli hanno detto, senza mezzi termini, che aveva appena superato il limite di velocità di 13 kmh.

«Dopo che mi aveva parlato per quindici minuti, gli ho chiesto se parlasse inglese — ha detto Jody, raccontando la storia —. Poi è tornato dopo essersi consultato con un collega, seduto nella vettura della polizia, e mi ha detto che voleva da me 200 corone (circa 40.000 lire). Gli ho detto naturalmente che non disponevo di denaro svedese. Ho frugato nelle tasche e ho trovato un biglietto di cinque rand sudafricani, ma il poliziotto non sembrava troppo impressionato. Poi mi ha chiesto la patente e ha detto: "Lei è il pilota da corsa?". Ho detto "sì", pensando che ora tutto fosse a posto, quando mi ha allungato il suo taccuino, chiedendo un autografo».

Dopo aver scambiato alcune firme e adesivi, la faccenda era sistemata, il poliziotto era finalmente contento, dopo aver dato a Jody tutti i biglietti necessari, annotando il suo nome ed indirizzo in Sud Africa e facendosi promettere fermamente che Jody avrebbe mandato un assegno.

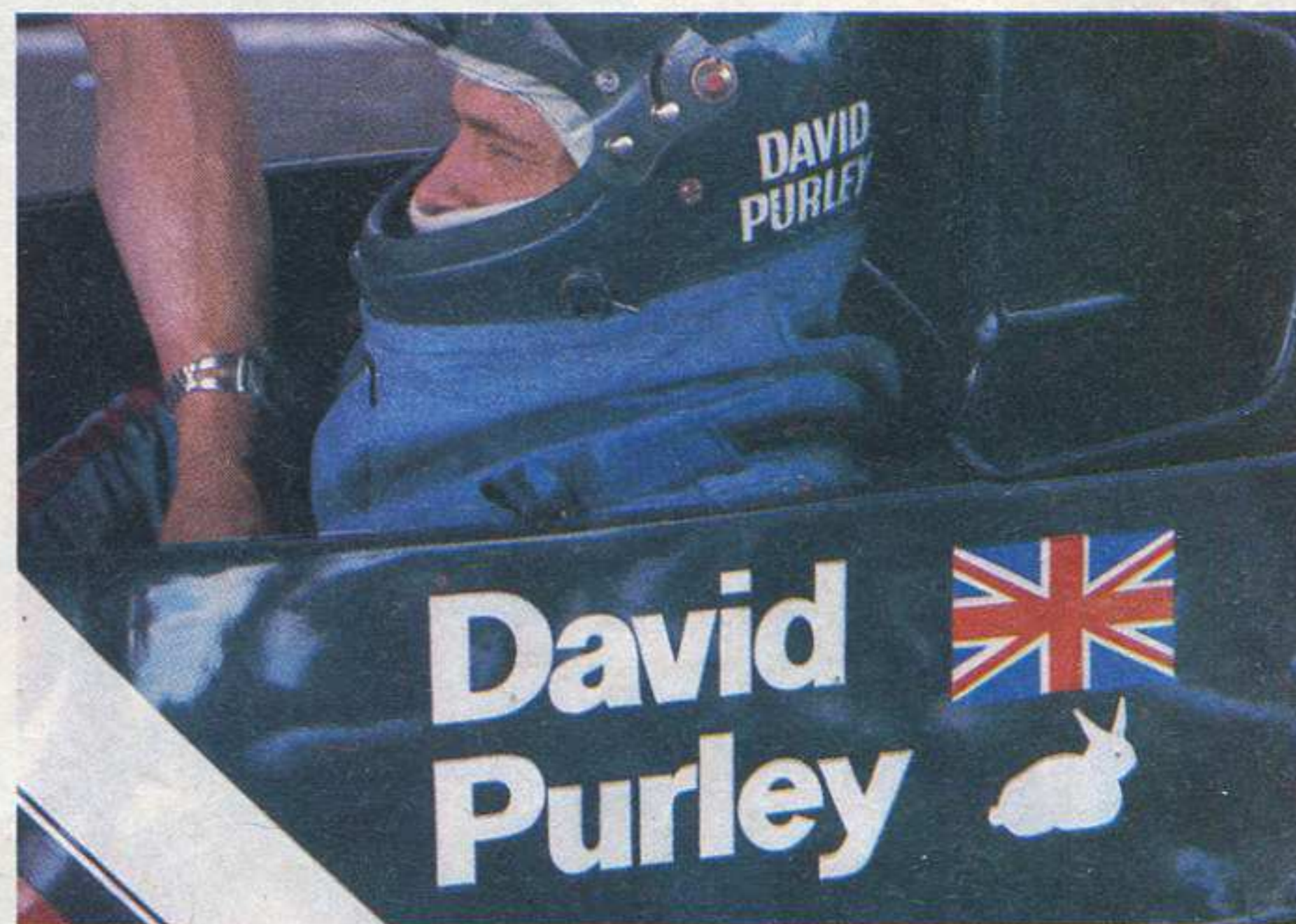
Mamma la vuole...

● Solo mezz'ora dopo la sua prima vittoria di Gran Premio, a Zolder, Gunnar Nilsson si è d'un tratto accorto che l'unico ricordo di questo suo grande momento era un mazzo di fiori che stava rapidamente appassendo. «Non mi dovrebbero dare un trofeo o qualcosa che posso mostrare a mia madre?» ha chiesto Gunnar deluso.

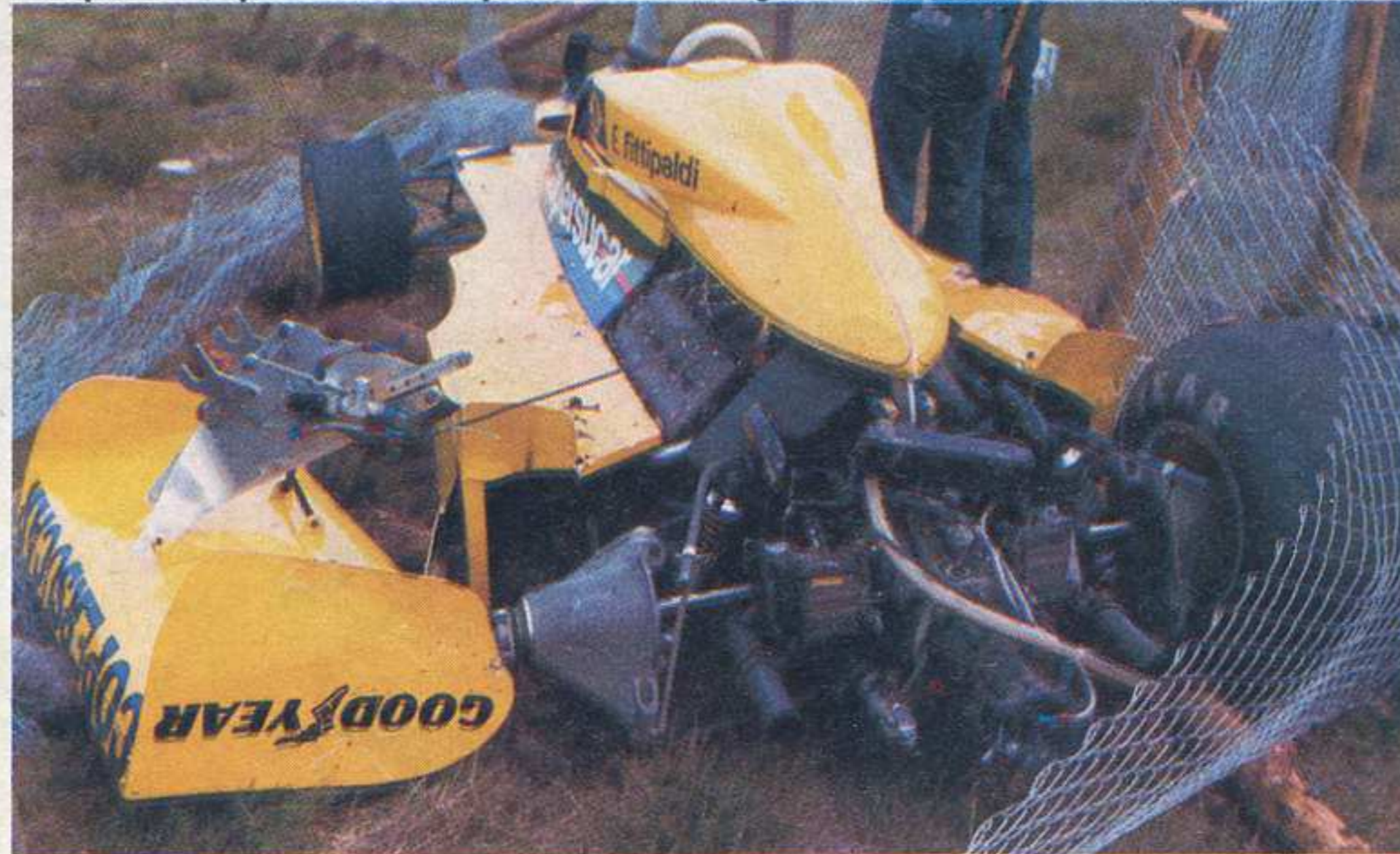
Uno della JPS è andato a indagare e ha scoperto che il trofeo avrebbe dovuto essere restituito dal vincitore dell'anno scorso, Niki Lauda, ma dopo una serie di telefonate e mezze promesse, la coppa non era ancora arrivata dopo qualche giorno. «Non importa, — ha detto l'uomo della JPS — dateci la coppa per il G.P. di Svezia e così possiamo fare una bella presentazione per lui davanti al suo pubblico». OK, hanno risposto, ma quando il G.P. di Sve-



● Si è aggiunta una cosa interessante sulla fiancata della Lec di DAVID PURLEY in Svezia, un coniglio bianco (fotocolore sotto). Deriva da una discussione tra Purley e LAUDA in Belgio, dopo che Lauda aveva sostenuto che Purley avesse causato il suo testacoda. Nello zelo della disputa Lauda aveva chiamato Purley «coniglio». Da cui il nuovo stemma sulla macchina. Forse, in occasione della prossima gara, potremo vedere un nuovo stemma sul fianco della Ferrari, accanto al cavallino rampante, un topo rampante che si addice al nuovo adesivo «Super Topo» sul suo casco? (foto a sinistra). Jody dovrebbe mettere un orso sulla macchina, da accompagnare al baby-wolf



L'ing. Chiti apprezza le specialità svedesi, mentre Ecclestone lo ascolta confidenzialmente. Sotto, ecco come si è ridotta la Copersucar FD-05 di Fittipaldi dopo l'urto in prova. Per la gara Emerson ha usato la vecchia



zia era alle porte non avevano ancora visto tracce della coppa, ma altre scuse da parte degli organizzatori. Evidentemente anche la Ferrari aveva cercato, ma ancora non c'era segno del trofeo mancante, mentre neanche Lauda lo aveva finalmente tirato fuori.

Infine l'uomo della Lotus ha chiesto direttamente a Lauda, ma la risposta di Lauda non era molto utile. «Non mi importa del trofeo o di Gunnar Nilsson, comunque farebbe meglio a pensare a cose più importanti di quella».

E così Gunnar Nilsson non ha avuto la sua coppa, presumibilmente è andata persa negli ultimi dodici mesi.

Chiunque la dovesse trovare nel frattempo, è pregato di mettersi in contatto con la sua polizia locale, o meglio scrivere direttamente a Gunnar Nilsson, cioè Team Lotus. La mamma di Gunnar sarà molto contenta...

E la buona notizia è che, da quando ha vinto, la vita di Gunnar è stata più piena di prima. Gunnar, che aveva il viso stanco ha detto venerdì mattina prima della sua corsa casalinga: «La settimana scorsa è stata una settimana pazza. Dopo la corsa del Belgio sono riuscito a prendermi una giornata di riposo a Londra ed un'altra in Svezia, quando sono arrivato per le prove, ma poi la gente ha scoperto che ero a casa, e da quel momento è stato l'inferno».

«Ho dovuto lasciare alzata la cornetta del telefono quasi tutto il tempo».

Che cosa voleva tutta questa gente che telefonava? «Tutto ciò che ci si possa immaginare. Alcune cose positive altre negative. Ho dovuto dare interviste per ogni tipo di rivista, perfino una di giardinaggio, e il giorno successivo dovevo firmare autografi in un grande magazzino. Questo è il lato negativo, ma quello positivo è che ho trovato tre nuovi sponsor dopo la mia vittoria e credo che ogni ragazza che abbia mai incontrato mi abbia telefonato e in più alcune nuove».

«Ora so che cosa intendono gli altri piloti che dicono che è quasi un riposo mettersi al volante della macchina da corsa e correre, nel fine settimana».

hutch.

Le gomme

CONTINUAZIONE DA PAG. 14

lità di scelta, di cui tutti hanno profitato.

Una limitazione, tuttavia, è stata data dal fatto che le nuove gomme sono arrivate ad Anderstorp soltanto venerdì mattina, e sono state disponibili soltanto nella seconda sessione di prove e non per tutti.

Comunque sia, le «nuove» gomme adesso disponibili sono in sostanza quelle utilizzate fino alla metà dell'anno scorso e che vennero sostituite dal «tipo unico» attuale, per una scelta che da parte della Goodyear è stata eminentemente politica e non tecnica.

Alle gomme tipo 11 (posteriori) e tipo 13 (anteriori) si sono perciò aggiunte adesso le tipo 38 e tipo 49 anteriori e le tipo 23 posteriori.

Sono differenti da quelle usate adesso per via delle mescole che sono più tenere e della larghezza totale del battistrada (per quelle posteriori) che è superiore di un pollice. 16"5 contro 15"5 circa.

Per le gomme anteriori vi sono due tipi di mescola, con gradazione differente.

Niente di veramente nuovo, quindi, ma semplicemente il ritorno ad una possibilità di scelta che viene offerta alle varie squadre, con però la esplicita riserva sulle responsabilità. Ciò perché debbono essere i tecnici delle squadre ed i piloti a sapere quel che vogliono.

Le nuove gomme, chiamiamole così, hanno dimostrato di essere più scorrevoli delle altre, e tutti le hanno adottate per le prove. Con tuttavia risultati vari, perché su qualche macchina esse hanno dato soddisfazione mentre su altre — come le Ferrari — non sono servite a niente. Vedere la lista dei tempi delle due giornate di prova per il controllo. (E il risultato è stato che ora i tecnici ferraristi, fino a Anderstorp giustificatisi con l'handicap delle gomme, si sono trovati scoperti anche col grande Vecchio e dovranno cercare altre verità forse più scottanti n.d.r.).

La Goodyear avrà del nuovo anche a Digione, dove porterà le gomme che erano state utilizzate in Giappone, più tenere ancora e di costruzione differente. Forse soltanto per poter fare i tempi di prova, dato che verosimilmente a Digione farà caldo molto di più di quello che faceva al Fuji. Questa scelta deve essere intesa come possibile mossa anticipatrice della presenza della Michelin, di cui si dice che abbia gomme molto «veloci» ma può risultare probabilmente anticipata, dato che la Michelin non ci sarà. Siamo infatti sempre convinti che l'esordio della Renault nel campionato formula 1 avverrà a Silverstone e non a Digione.

Di nuovo dal punto di vista tecnico, sulle macchine della Svezia, vi era poco.

Modifiche alla COPERSUCAR, con la eliminazione dei radiatori olio sopraelevati e sorretti da un traliccio di tubi, posto davanti alle ruote posteriori, sostituiti da un unico radiatore più grande. Però non si è fatto in tempo a vederlo molto perché la macchina è uscita di strada subito.

Le TYRRELL sono ricomparse con la carrozzeria avvolgente tipo 1977, con la macchina di scorta con la carrozzeria 1976. La forma esterna è buona, ma resta il fatto che il suo peso è elevato. Per questo stanno lavorando per la fabbricazione di carrozzerie leggerissime fatte di materiale speciale e la prima di queste «pelli» sarà montata sulla macchina di Depailler a Digione mentre la seconda, per Peterson, sarà pronta per Silverstone.

f. l.



CONTINUAZIONE DA PAG. 13

zionare un rullo che dovrà fermarsi a una freccia indicatrice. Se essa rimane a indicare handicap ogni giocatore retrocede alla cifra dell'altro. Se invece viene cavallino, allora tutto resta com'è. E' cioè portafortuna.

Curiosamente l'alternativa del gioco di Mike, si sta ripetendo proprio in casa del «cavallino» vero, in questa ultima stagione agonistica che già nelle promesse è partita tecnicamente negativa per la Ferrari, ma che a conti fatti sta dando dei frutti più positivi di quanto la realtà dei GP dovrebbe far sperare. Tutti gli handicap capitano ai più diretti avversari: dalle assurde coincidenze negative per la Lotus matratrice di Andretti, ai records di tamponate che affligge la Brabham Alfa, quando sembrava risolto l'handicap tecnico della non felice Brabham BT 45, che l'anno scorso a detta di Ecclestone doveva rappresentare il non plus ultra delle monoposto F. 1. Mentre in realtà si è rivelata una macchina molto sbagliata, soprattutto per la sufficienza con cui Murray e i collaboratori di mr. Bernie avevano valutato l'effettivo vantaggio che valeva quel motore-bomba, nel gemellaggio con l'Alfa.

LA CAMBIALE DA TEMERE

Alla Ferrari invece, dopo che nelle prove e in prime fasi di gara si delineavano le più nere prospettive, in gara accade sempre qualcosa (almeno finora quest'anno) che porta fortuna e rende alla fine il diavolo meno nero di quello che si teme. Al punto che, pur arrivando a prendere nelle ultime vicende 2" e passa al giro dai più veloci nelle prove, in corsa i suoi piloti sono riusciti comunque a racimolare punti, tanto che la classifica mondiale vede sia Lauda che Reutemann nelle prime posizioni alle spalle di Schekker.

Ed è così che, nella palude della stampa consensistica nazionale, solo buona a scrivere ossequiosa sempre il meglio cercando di nascondere il peggio, se non quando è troppo tar-

di per rimediare, si è arrivato persino a titolare con compiacenza: «FERRARI SEMPRE PEGGIO, (è) FERRARI SEMPRE MEGLIO».

La realtà però non si può annullare né con i simbolismi né con i giochi di parole. Fidare nello stellone è costato all'Italia i guai che sapete dal 1940 in poi; perciò la corsa ad handicap Ferrari accentuatasi in questi ultimi mesi, non può fidare in eterno nella buonasorte «cavallino». E' accaduto più di una volta, ed accade nella vita di tutti: la troppa positiva congiuntura, se non è accompagnata da volontà e capacità di renderla merito, rischia di far presentare prima o dopo all'incasso la cambiale della troppa buona sorte.

Aiutati che Dio t'aiuta, dice uno di quei proverbi che hanno fatto la saggezza popolare. Ma si aiutano i tecnici (e i piloti) Ferrari? La risposta non può essere sempre affermativa se si pensa con realismo, a mente fredda, a tutto quel che è capitato anche negli ultimi anni vincenti. L'arroganza, la mancanza stessa di serena valutazione dei propri meriti e delle coincidenze che l'hanno facilitata quando le ruote giravano giuste, in certi casi hanno innescato le carenze di oggi.

Potrebbe essere facile per AUTOSPRINT magari ora rivendicare «l'avevo scritto». Ma sarebbe sciocco, presuntuoso e soprattutto banale. E non sarebbe intelligente vantarsi di quel che si era saputo indicare di elementi negativi già lenti, non per fare della provocatoria critica, o per insopprimibile istinto di antipatie (come con faciloneria ci veniva rinfacciato dagli habitués al concetto tutto politico del «chi non è con noi è contro di noi»), quanto perché siamo da sempre prima per i fatti e poi per le opinioni (mai di parte intendiamoci). E i fatti parlavano chiaro da sempre, anche se a tanti dava fastidio chi li raccontava chiaramente.

Parlavano chiaro, quando si volle identificare i meriti del rilancio ferrarista degli anni '74-'75 tutti nel teutonico computerismo di NIKI, vuoi come collaudatore, vuoi come pilota per il quale si scomodarono i Nuvolari, i Fangio, i Varzi a seconda delle punte d'iperbole nell'entusiasmo, non del profano, ma anche di convinti depositari delle verità autosportive. Parlavano chiaro, quando si volle indicare nella altrettanto inedita scelta della

distribuzione dei pesi dalla innovatrice tecnica post gerenza sportiva Fiat a Maranello (che era stata simbolizzata nel biennio dell'ing. Colombo succeduto al congelato Forghieri). Oppure si volle individuare tutto il buono nelle qualità taumaturgiche organizzative e propiziatriche dell'avv. Montezemolo.

Come sempre, invece, si trattava di tanti altri fattori messi insieme. A cominciare dal momento interlocutorio dei teams rivali, coincidente con la possibilità del potere commerciale Fiat di passare dal miliardo di finanziamento del team modenese ai tre miliardi e passa; dal poter coercire i fornitori, vedi caso Goodyear, ieri addirittura convinta a privilegiare anche un pilota-cavallino anziché un altro (ci sono testimonianze precise ed episodi inoppugnabili) a richiesta stessa dei responsabili di squadra al momento in auge.

Per continuare nella stupenda migliorata validità di quel propulsore boxer, padrone assoluto di cavalli in più, simbolo stupendo della vera vocazione tecnica di Maranello, fino all'avvento dell'Alfa simile. Avvantaggiato ora perché più fresco di nascita (con l'esperienza altrui negativa già valutata) e più aggiornato con fantasia e genialità tecnica, che sono peculiarità indiscutibili dell'ing. Chiti rispetto a qualsiasi altro progettista italiano del momento.

QUELLA B. HATCH DI MARZO '76

La convalida di questa realtà (che pur conta in una analisi di vicende che non possono essere solo ristrette a componenti squisitamente tecniche o agonistiche) viene proprio dalle vicende di oggi. Il supercomputer dei collaudi Lauda, artefice dei miracoli del T-1, non riesce a ripetere l'exploit, da un anno a questa parte col T-2. Bisogna pur considerarlo, questo. Eppure l'aveva garantito già dopo il Brasile, quando negò — assecondando la Fiat — la necessità di una T-3.

La serie d'oro di Maranello non si è interrotta dalla tragedia del Nurburgring dello scorso anno. Le radici affondano più lontano. Partono da quel giorno di Brands Hatch

CONTINUA A PAG. 19

♠ FURIA cavallino del West

CONTINUAZIONE DA PAG. 17

Coppa dei Campioni in marzo '76, quando la T.2 iniziava i suoi tests per raccogliere l'eredità della T.1 che aveva aperto l'anno con una quaterna di successi, che sembrò aver garantito a Lauda anche il titolo bis, ma i cui trentasei punti di fila non bastarono per frenare la rimonta di HUNT. Quel giorno non si volle ammettere la realtà tecnica delle avarie rivelatesi. Si cominciò a dissertare e a imporre l'accusa alle gomme che non scaldavano. Anche se era altrettanto facile pensare che, se alle altre macchine questo non accadeva, voleva dire decidersi a fare telai non torcenti e sospensioni diverse come tutti.

In verità quel giorno venne a nudo la responsabilità di certe scelte tecniche totalmente capovolgenti quella che era stata la positiva esperienza del T. 1. Dimenticato che la sua forza maggiore era consistita nell'aver potuto annullare il sempre realistico handicap di quella (mezza) soluzione che era il cambio trasversale, con la miglior potenza arrivata — anche nel dosaggio intermedio — dal periscopio-aria del motore, come nella garanzia di gomme super riservate, si giocò la carta di un telaio superleggero in lega specialissima.

Ma il campanello d'allarme dello spezzarsi di quel telaio al primo contatto sul duro Mugello, indusse finalmente a correre ai ripari.

Che volle dire il ritorno alla... T. 2 laboratorio, quella che AUTO-SPRINT aveva fotografato per primo nell'autunno '75 e che si sostenne — da qualcuno — essere solo una T. 1 vestita diversamente.

La novità era sotto. Il che era in parte vero; ma col ritorno allo schema iniziale che si rese necessario, il capovolgimento rapido dei

progetti sofisticati dell'ing. FURIA (chiamano televisivamente così Mauro Forghieri gli intimi di squadra) si inquinarono con le soluzioni a rimedio d'emergenza.

Da quel momento, anche se tra polemiche e squalifiche per i nuovi regolamenti, la realtà dei risultati in pista venne spesso alterata, la Ferrari T-del-miracolo nella versione 2 non è più apparsa avvantaggiata e in seguito addirittura non competitiva! Né i piloti hanno mostrato di saper sopperire alle carenze e tornare alla souplesse di suffi-

cienza agonistica che mostravano verso rivali di maggior lignaggio nei mesi d'oro. Le vicende '76 si stemperarono nell'incidente Lauda e nelle stressanti suspense anche post-Giappone sul suo recupero. Ma, ancora tra affanni di tests, non si riuscì a cavare il ragno del dubbio dal buco della realtà. Il computer è



apparso incapace di poter ridare i lumi giusti ai tecnici, peraltro sedotti dal comodo alibi delle gomme che la «cattiva» Goodyear insisteva a negare.

L'alettone miracolo di S. Paulo ridette fiato all'ing Forghieri, che peraltro avrebbe dovuto fare un monumento solo a Reutemann, per aver accettato di correre il rischio con una appendice che non risolve i problemi, semplicemente li annulla in certe occasioni se c'è qualcuno disposto ad assumersene la responsabilità. Le gare seguenti han-

no fatto però precipitare la situazione, nella irritante alternativa, non tanto della Lotus, quanto della odiatissima Alfa, in continua ascesa alternativa pur nelle carenze Brabham.

Gli ultimi episodi sono cronaca di queste settimane, fino alla sconcertante verifica dei tempi di prove (libere) Ferrari che, dalla Spagna alla Svezia, non sono mai stati corrispondenti alla controprova degli allenamenti ufficiali e tanto meno di gara. Fino alla scoraggiante mortificazione di Anderstorp dove arrivate le famose prime gomme speciali, la Ferrari alla fine è stata l'unica a non adoperarle. I rivali con queste gomme hanno guadagnato financo un secondo, le T. 2 un decimo!

Martedì a Maranello, al rientro mogio della squadra di tecnici dalla Svezia, c'è stato Gran Consiglio in sala officine, intorno all'illustre malata. Per approntare modifiche d'emergenza intanto per le prove di Digione. C'erano un po' tutti intorno al Vecchio Terribile, zittiti dal non voler più lui sentire alibi di gomme dopo la clamorosa smentita fattagli subire con la Goodyear, un episodio che sembra rinnovellare vicenda degli anni del famoso carretto «tirato» e non «spinto» dai cavalli, quando infuriava la polemica tecnica del motore anteriore o posteriore.

Quello che avranno potuto inventare taumaturgicamente lo constateremo nelle prossime settimane. E' certo che ormai dovrebbero essere saltate le estemporaneità tipo bi-gomme, o «T» più lunga, così come è avvenuto per il fantà De Dion. E' pensabile che per Monza qualcosa di nuovo venga fuori. E' necessario. Magari affidandosi ad un

♠

CONTINUA A PAGINA 20



Triumph è anche Spiffire, la "spider" regina del tempo libero.

La più giovane e allo stesso tempo la più classica delle spider. 1493 cc, 4 cilindri in linea, il motore supercollaudato della Spiffire è quanto mai brillante, ma "economico": 6 litri di super per 100 km.

Sgusciante, tutta scatto, dalla linea inconfondibile, Spiffire è un'auto allegra intorno a cui respiri sempre aria di vacanze.

L. 3.395.000*

(esclusa IVA, franco Concessionario).



Triumph è anche Dolomite Sprint, la berlina tutta grinta.

Dove trovate un'altra berlina così? Chilometro da fermo: 31 sec.; velocità massima: 187 Km/h.

Pneumatici, cerchi, sospensioni, ammortizzatori "preparati" per tenere in ogni caso la strada; doppio circuito frenante e servofreno, per "inchiodarla" su ogni terreno. 4 posti comodissimi e un gran bagagliaio. Motore: 4 cilindri, 16 valvole, 1998 cc. Solo 10 litri per 100 Km.

L. 5.000.000*

(esclusa IVA, franco Concessionario).

Tutte protette dalla **Garanzia Integrale Leyland** presso i Concessionari e le tante, tantissime Officine Autorizzate Leyland in tutta Italia.

Triumph. La leggenda continua.

Triumph è un'auto Leyland come Mini Clubman, Austin, Morris, Princess, Rover, Land Rover, Range Rover, Jaguar.



**Triumph
Leyland**

Cavallino

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

motore a regime... giapponese di giri, per cercare potenze in più sperando che tenga in affidabilità. Ma certo che ritrovare gli exploit tipo Kyalami non sarà facile.

Sono in tanti ad avere le colpe di questa situazione. Ne ha la Fiat che curiosamente ha finanziato la Ferrari nel momento che si poteva evitare la macchina tutta nuova come la T. 2 e invece ha stretto la borsa a fine '76 quando c'era da finanziare la vera macchina nuova per sostituire la claudicante T.2.

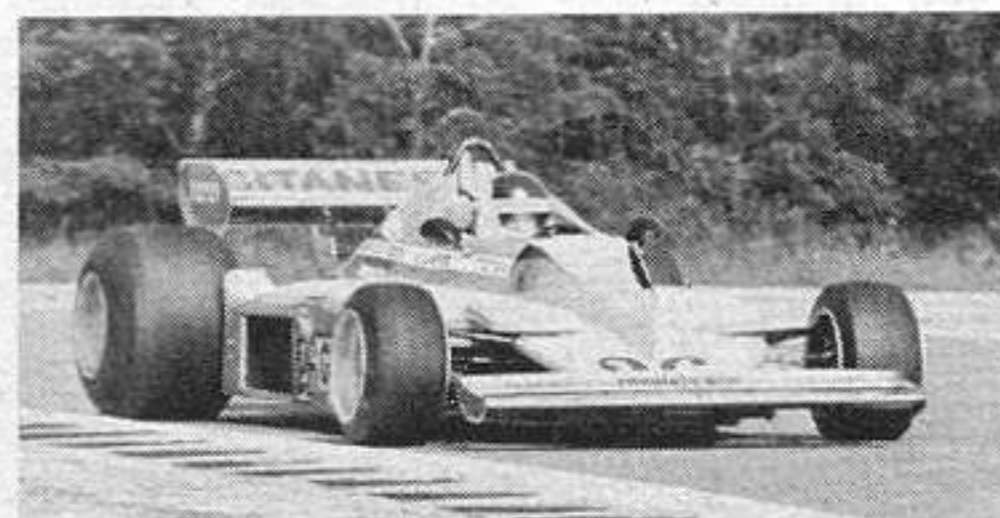
C'è voluto il prospettarsi della Renault, oltre che la realtà Alfa, per far cambiare la situazione, persino ridando spago a quel motore turbo le cui prove erano state bloccate quando si bocciò pure il progetto Ferrari di portare il 308 GTB col turbo a Le Mans, iscritto ufficialmente. La macchina (la ricordate nello scoop a colori su AUTOSPRINT?) era pronta nei minimi particolari, anche nelle fasce tricolori che ne sottolineavano la scocca, ma la Fiat vietò l'operazione. E anche questo ha contribuito a deteriorare certi rapporti e a portare all'autopensionamento del Drake da Presidente.

Ma gli errori sono restati. Come è restata e si è fatta drammaticamente sentire l'assenza di alcuni tecnici che avevano certo contribuito al gran decollo post '73. Anzitutto si volle giubilare totalmente l'impostazione della B. 3 (monoscocca inglese voluta da Colombo) che quando ebbe la forzatura d'aria necessaria al boxer, anticipò le prestazioni del rilancio '74.

Poi man mano, Colombo a parte, si misero in condizione di andarsene molti di quei tecnici che avevano contribuito al new look vincente. Andò via Caliri (e si è notato come l'aerodinamica è diventata una delle piccanti carenze Ferrari), andò via Marmiroli e la sua alta specializzazione calcolistica non è stata certo ancora rimpiazzata coi giovani turchi di fresco inserimento. La troika comunque mostrò di reggere anche se era una... quadroika, perché il «disegnatore» Salvarani meritava altrettanto riconoscimento.

Resse finché il poco esibizionista Rocchi specialista nel motore e il sofferente Salvarani nel telaio e il cambio (a proposito Ferrari ci tiene a puntualizzare che non li assunse Chiti dalle Reggiane, perché venne a Maranello 7 anni dopo di loro, ma l'ing. Lampredi), concessero tutto il sale della loro «praticoneria», alla Jano per intenderci, al servizio del lavoro di gruppo. Due malattie cardiache li misero k.o. dall'estate dell'anno scorso. Guardacaso, da allora non è stato più possibile sul T. 2 ritrovare il filo giusto dell'arrangiamento migliorativo. Né l'ing. Forghieri, né l'ing. Bussi (motorista), altri due elementi della troika rimasti sulla breccia, son riusciti a ridare un senso tecnico compiuto al loro prodigarsi. E si sa che le coincidenze di fatti, se ripetute o mantenute, non risultano alla lunga casuali. L'importante è però non farle diventare croniche. Uscire dal tunnel è possibile sempre, se si ha la coscienza, l'umiltà, la serenità anche dei propri errori e delle scelte d'orgoglio. (Come in aerodinamica: e lo si è visto a Digione nei tests preliminari. Dove la aereocorrezione alle fiancate ha permesso di ritrovare alle T. 2 qualche decimo. Anche se a sfruttarlo meglio è stato Reutemann, più disponibile a diminuire l'incidenza dell'alettone). La corsa ad handicap volontario non può pretendere sempre di sperare nella buona sorte del «cavallino».

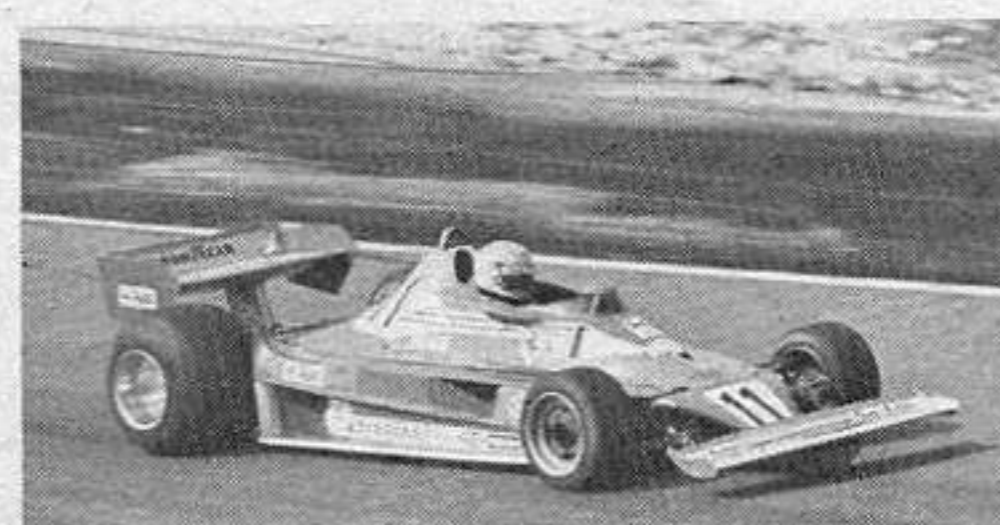
m. s.



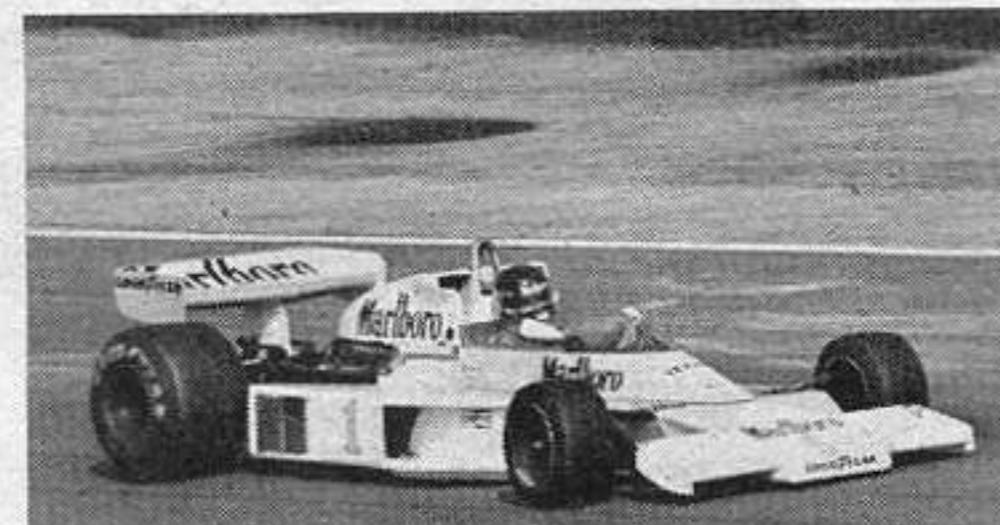
La Ligier è alla ricerca del bis



Stuck prova l'autobloccante 85%



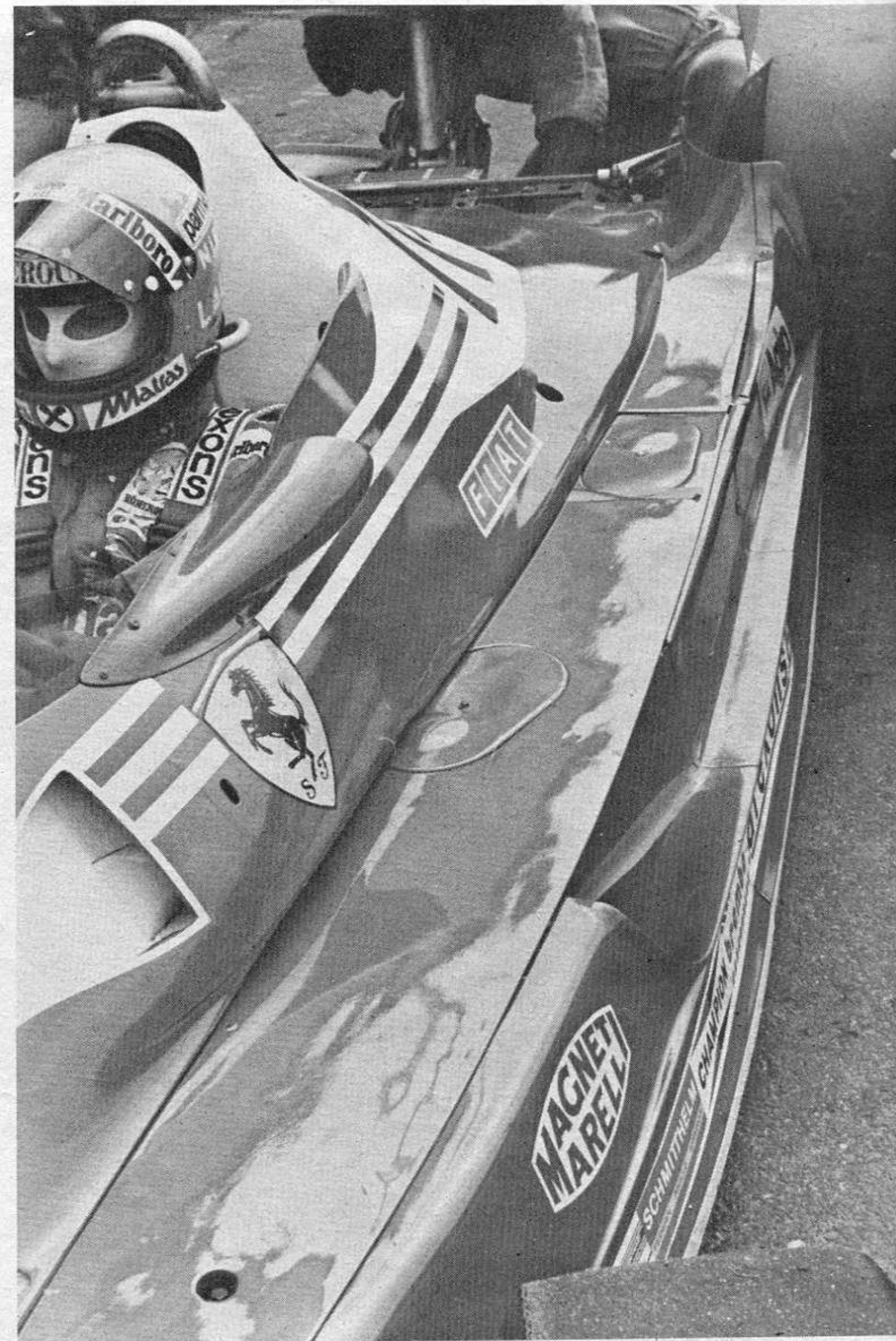
Più basso il cupolino dietro T2



Hunt è tornato alla guida della 23



Jones con la nuova ala Shadow



La linea della fiancata della rinnovata Ferrari T2. L'uscita d'aria dai radiatori laterali è più alta, mentre l'aria è meglio portata all'alettone

LAFFITE più veloce

VELOCITA' MASSIME rilevate dalla postazione della Ligier

Brabham	272
Ferrari	268
Tyrrell	273
Ligier	264
March	264
McLaren	263
Wolf	263
Renault	263
Shadow	258

DIGIONE - ALLA PRIMA GIORNATA di prove hanno partecipato dieci marche, cioè Ferrari (Lauda) McLaren (Hunt) Renault (Jabouille) Wolf (Scheckter) Lec (Purley) Ligier (Laffite) Tyrrell (Depailler) March (Ian Scheckter) Brabham (Stuck) e Shadow (Patrese e Jones).

Le condizioni sono state abbastanza buone nella prima giornata, con Patrese che ha effettuato parecchi giri nella mattinata per poi partire alla volta di Rouen e Jones che ha continuato successivamente. Nel pomeriggio è persino uscito il sole, per cui vi sono state anche temperature accettabili.

Nella **SECONDA GIORNATA** il tempo è stato infelice il mattino, con temperature fredde e con pioggia, per cui non è stato possibile effettuare un buon lavoro. Nel pomeriggio tuttavia le condizioni sono migliorate anche se il cielo è rimasto coperto, e la pista si è asciu-

gata, e conseguentemente tutti hanno potuto girare al meglio.

La Renault che era arrivata molto tardi nel pomeriggio della prima giornata aveva effettuato soltanto un lavoro di regolazioni e soltanto nella seconda giornata ha potuto permettere a Jabouille di girare velocemente, provocando notevole sorpresa da parte di tutti per il calare dei tempi, che alla fine della giornata erano diventati molto buoni, tanto da battere quelli di tutti meno la Ligier di Laffite, che è rimasto il migliore.

La prestazione della Renault è stata variamente commentata ed ha anche preoccupato parecchi.

Ad un certo punto abbiamo visto Ken Tyrrell arrivare al box della Ferrari e confabulare con Forghieri, al quale mostrava pezzetti di carta con scritto cifre varie.

Erano i rilevamenti parziali effettuati dalle tre postazioni che Tyrrell aveva disseminate sul circuito. Una per le velocità massime, una per la prima parte del circuito dopo il rettilineo e la terza per la parte finale.

«E' incredibile, diceva Tyrrell, in rettilineo la Renault è meno veloce della mia macchina (la Tyrrell era la più veloce di tutte ndr) mentre nel misto va fortissimo!».

Al che Forghieri rispondeva «Per me non è tanto una sorpresa, perché io le gomme della Michelin le conosco».

Ricordiamo infatti che alla Ferrari hanno già sperimentato le gomme Michelin. E che sanno benissimo che vanno tanto bene.

I tempi che vedete a parte sono indicativi e basta. Essi sono stati rilevati da varie fonti, talvolta discordanti. Specie per quanto riguarda le velocità massime, che stranamente avevano valori molto diversi, forse dovuti ai diversi tipi di cellule utilizzate ed alle diverse posizioni in altezza dei captatori.

I tempi delle prove libere di Digione

		giovedì	venerdì	sabato
Laffite	Ligier-Matra JS 7	1'12"7	1'12"45	1'12"5
Jabouille	Renault RS-01	1'15"0	1'12"89	1'12"9
Lauda	Ferrari 312 T2	1'13"0	1'13"1	—
Scheckter	Wolf WR-1	1'13"3	1'13"2	1'13"3
Stuck	Brabham-Alfa BT45	1'14"2	1'13"3	1'12"9
Jones	Shadow DN8	1'14"1	1'13"6	—
Reutemann	Ferrari 312 T2	—	1'13"9	1'12"7
Depailler	Tyrrell P34/2	1'15"0	1'14"7	1'13"3
Hunt	McLaren M23	1'13"6	—	—
Patrese	Shadow DN8	1'15"0	—	—
I. Scheckter	March 771	1'14"6	1'14"2	—

LA LIGIER SI CONFERMA PIÙ VELOCE NEI TEST LIBERI A DIGIONE MENTRE LA FERRARI MIGLIORA CON «LOLE»

**COSA C'ERA
DI NUOVO**

Ritrova un po' di sprint la T. 2 a fianchi stretti

DIGIONE - Le due giornate di prove comuni delle macchine di F. 1 sulla pista di Digione (giornate diventate quattro per la Ferrari) hanno permesso di vedere molte cose tecnicamente interessanti, nella continua evoluzione della meccanica e della aerodinamica.

Cominciamo dalla **FERRARI**. La macchina utilizzata prima da Lauda e poi da Reutemann era notevolmente diversa

♣ **CONTINUA A PAGINA 24**

DALL'INVIATO

DIGIONE - Prove preliminari per il Gran Premio di Francia che si corre a Digione domenica prossima, e grande avvenimento di molto interesse e poco prevedibile: la Renault RS 01 è scesa in campo per la prima volta a confronto diretto con le altre macchine della F. 1 ed ha dato immediatamente grandi emozioni. Jean Pierre Jabouille ha ottenuto tempi di molto rilievo, che sarebbero assolutamente competitivi se i valori fossero quelli effettivamente registrati nelle due giornate delle prove private. Tempi che sono stati persino migliori di quelli della Ferrari, e inferiori soltanto a quelli ottenuti da Jacques Laffite con la Ligier Matra, miglior uomo di queste prove. Al di là di ogni considerazione che si possa fare sulla attendibilità di certi rilevamenti (le velocità massime registrate dalle cellule di tre squadre davanti tre cifre differenti) resta il fatto che per i tempi sul giro i cronometri in azione erano pressoché d'accordo con qualche centesimo di secondo di differenza. Ed i cronometri hanno detto che la Ligier era la più veloce, con il miglior tempo in 1'12"4 ottenuto venerdì sera, dopo che durante le due giornate era sempre stata sotto il minuto e tredici secondi.

Jabouille come Lauda

La seconda prestazione era stata a lungo di Lauda con la Ferrari rinnovata, la quale aveva migliorato notevolmente il suo comportamento grazie a parecchie modifiche che leggete e vedete a parte: Poi è venuta la Renault, tardi rispetto alle altre, e nella prima giornata non ha fatto niente di rilevante. Nella seconda invece le cose sono cambiate, e Jabouille ha progressivamente migliorato i suoi tempi, arrivando nelle prime ore del pomeriggio a 1'13"0 che era il limite di tempo di Lauda. Ed alla fine della giornata di venerdì era ancora sceso a 1'12"84, secondo i cronometri Renault, con 1'12"9 secondo altri.

E' stato, vi abbiamo detto, un grande avvenimento. Perché dice come il prossimo ingresso della Renault in Formula 1 non sia solo un elemento di curiosità per le innovazioni tecniche che la macchina comporta, ma anche un elemento di preoccupazione per gli avversari che i francesi affronteranno. Il motore turbo appassionerà parecchia gente, ma è bene dire subito che la prestazione di Jabouille è stata determinata soprattutto dalle gomme della Michelin che hanno avuto una gran parte nel tempo globale sul giro. I rilevamenti avevano indicato come la Renault fosse veloce in rettilineo come la Ferrari e la Ligier, ma leggermente inferiore alla Tyrrell. Quindi che dal punto di vista aerodinamico la macchina era simile alle altre. I rilevamenti ad occhio ed orecchio ci hanno detto che il motore Renault turbo era poco a suo agio nelle sinuosità del circuito di Digione, cosa di cui si poteva dubitare e che è anche abbastanza logica. Quindi gli elementi costitutivi della prestazione generale debbono essere ricercati altrove.

E dove, se non nelle gomme? Questa prima uscita della Renault in compagnia delle altre deve quindi essere registrata come un vero e proprio atto di guerra della Michelin contro le gomme attuali della F. 1, ed è questo a nostro parere il fatto più importante. Il 24 giugno 1977 sia ricordato come l'inizio di una fase evolutiva del mondo della formula uno, che porterà a molti cambiamenti e che saranno felici.

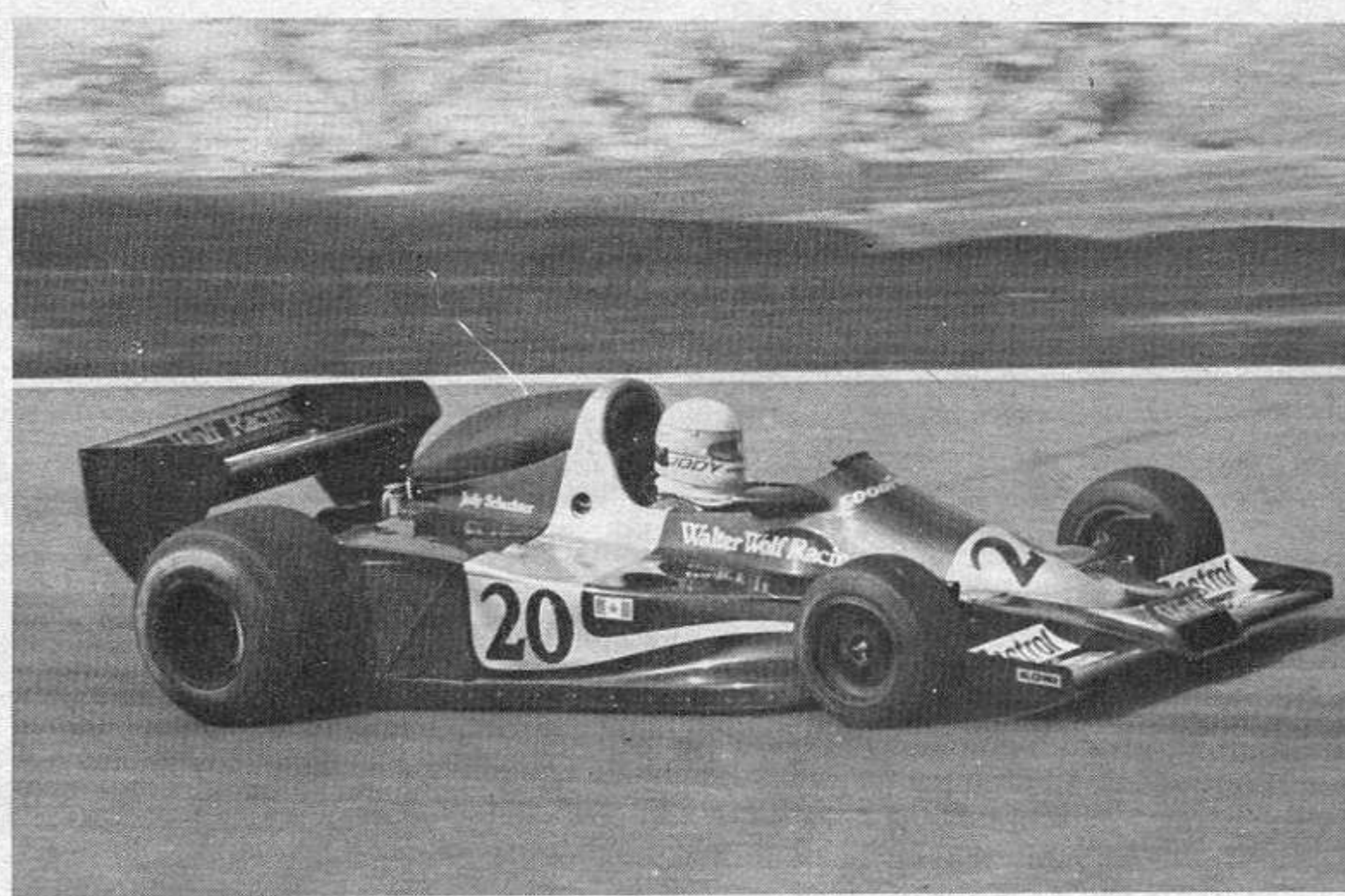
La Renault a Silverstone

Adesso vi diciamo che la Renault non sarà in pista domenica ventura a Digione. L'esordio avverrà a Silverstone, come vi abbiamo già più volte detto. In Francia molta gente spera ancora che la decisione della Renault sia positiva, per il Gran Premio di Francia, ma essa cozza contro ogni logica e contro la stessa convenienza della grande Casa. Avendo dimostrato di essere capace di girare a Digione come le migliori, la Renault non potrà essere accusata di «diserzione» dovuta a paura di far brutta figura in maniera clamorosa. Invece adesso tutti sanno che la possibilità di far bella figura esiste, per la Renault, e nessuno potrà rivolgerle accuse. Per contro sarebbe inopportuno presentarsi in campo a corto di preparazione, cosa che è innegabile da parte di una macchina che è appena nata e che non ha avuto tempo di evolvere perché la Renault era occupatissima fino a ieri a preparare la 24 Ore di Le Mans. Diciamo quindi che vedremo la Renault RS 01 a Silverstone, ufficialmente, ma che già da adesso abbiamo di che sperare che essa porti davvero a qualcosa di importante in questo mondo.

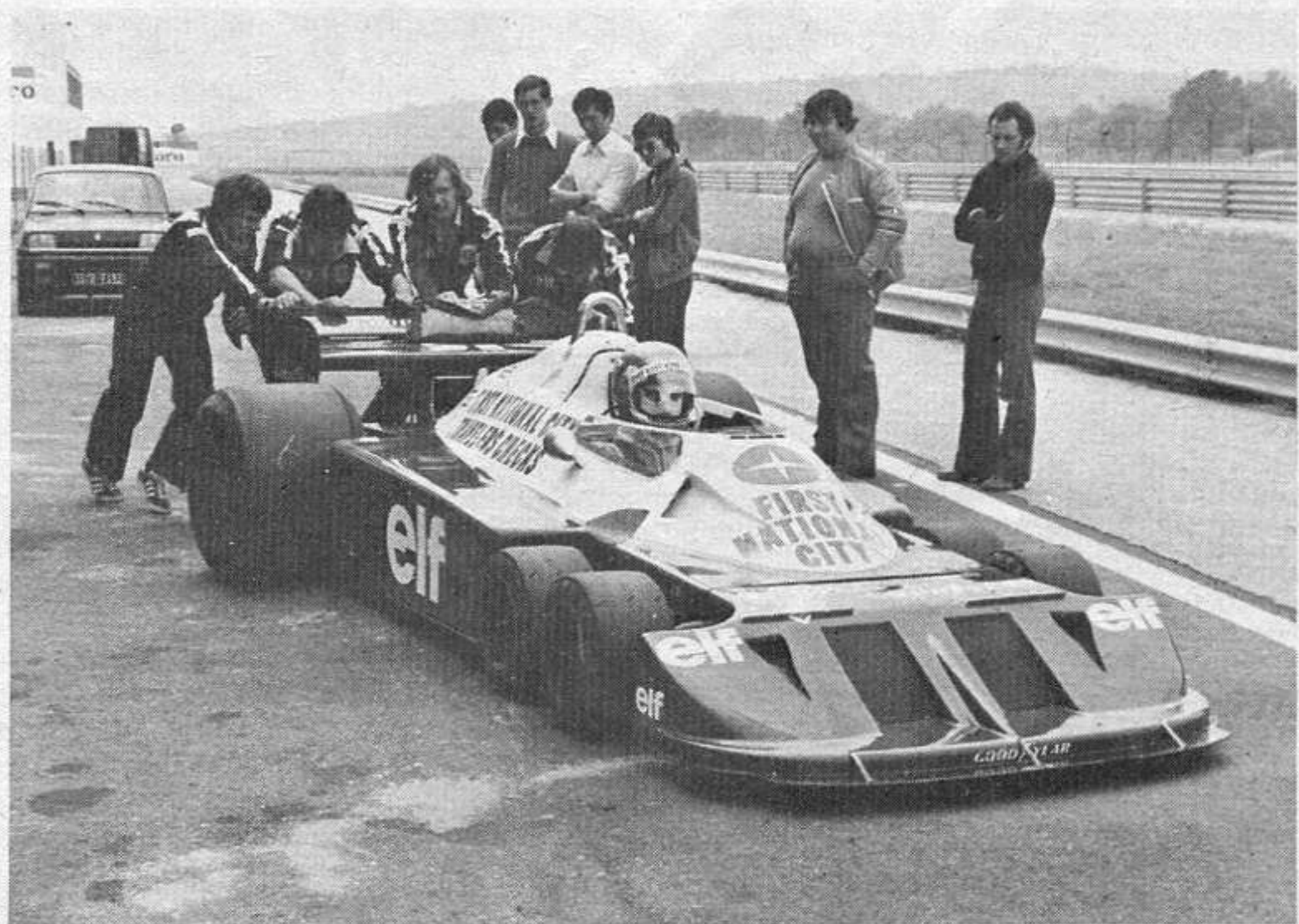
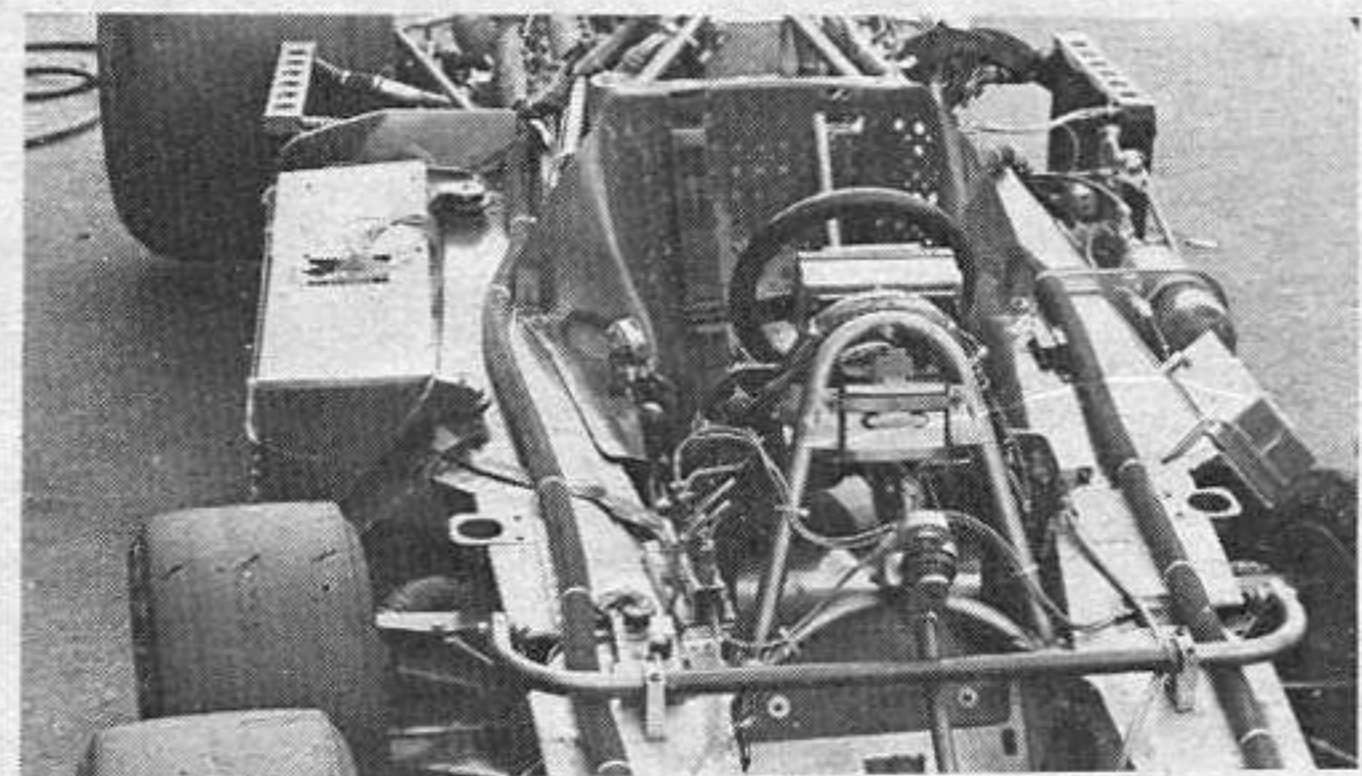
La Ferrari nella mischia

Altro fatto positivo delle prove di Digione lo ha dato la Ferrari, con parecchie piccole novità tecniche che hanno riportato la macchina a prestazioni onorevoli, anzi di rilievo. La settimana scorsa, dalla Svezia, vi avevamo detto come alla Ferrari la gente fosse consapevole delle carenze della vettura e come stesse lavorando ad eliminarle, se possibile. Non siamo ancora alla Ferrari irresistibile di due anni fa, e forse sarà difficile ritornarci, non siamo ancora sul piano della Lotus, ma almeno adesso si vede che c'è del progresso e che le prestazioni ricominciano a diventare di valore elevato. Come è nei voti di tutti. Vi abbiamo anche detto che a Digione le Ferrari sarebbero state meno a disagio che in Svezia, e di certo la conformazione del circuito francese è meno penalizzante per le macchine italiane di quello che sia stato Anderstorp. Possiamo quindi prevedere, almeno, che a Digione le Ferrari saranno di nuovo nella battaglia.

Abbiamo visto anche la Tyrrell sperimentale, la famosa macchina laboratorio di cui si è tanto parlato. Farcita di apparecchi elettronici di registrazione, di cavi elettrici, di misuratori. La macchina ha girato parecchio dimostrando di avere



Sopra, la Wolf ha provato una presa d'aria dinamica per la sua WR 1. A destra, uno scorcio del «laboratorio» Tyrrell. Sul piantone di guida, si nota un sensore della rotazione sterzo. Sotto, Depailler esce in prova con la P34/2 dotata dei radiatori olio posti sul muso, allungato



notevole velocità massima (e questo lo si sapeva) ma non molta efficacia nella parte sinuosa. Questo aspetto, in fondo, diventa secondario davanti alla somma di indicazioni che il tecnico Karl Kempf ha potuto raccogliere, registrare sulle cassette magnetiche che adesso egli starà già interpretando. Quel che ci piace sottolineare, in questa operazione «computer» che la Tyrrell sta portando avanti, è che può darsi che in futuro essa giunga

a risultati straordinari ma che per il momento quello che è stato fatto di buono sulla macchina, recentemente, è stato dovuto alle idee ed alle sensazioni dei piloti. Il che ci conforta nella nostra radicata convinzione che l'uomo conta ancora parecchio. Adesso aspettiamo il Gran Premio di Francia, ultima prova della prima parte del Campionato Mondiale Piloti 1977.

Franco Lini

SE IL MONDIALE PILOTI È UNA SFIDA SPORTIVA ALLORA LA CSI DEVE IMPEDIRE AL SINDACATO COSTRUTTORI (FOCA) DI CONDIZIONARE LE ISCRIZIONI AI GRAN PREMI SECONDO GLI ELENCHI DI ECCLESTONE

Deve correre chiunque merita!

DIGIONE - In questi giorni la CSI sta tra l'altro discutendo una questione di lana caprina. Secondo gli organizzatori di Digione le macchine da ammettere (come iscrizioni) dovrebbero essere 22 più 2 macchine. Vale a dire che per 22 posti alla partenza sarebbero ammessi alle prove 24 piloti.

La CSI dice invece che i posti alla partenza debbono essere 24 e che alle prove debbono essere ammesse quattro macchine in più, totale 28. È una semplice questione di interpretazione di recenti accordi, la quale tuttavia non tiene in nessun conto lo sport, secondo quello che vi abbiamo detto prima.

Non sappiamo ancora — insomma — quanti saranno in pista a Digione per le prove e per la gara.

È ora di uscire dalla ipocrisia e dall'equivoco.

Il caso PURLEY simbolo dell'ingiustizia

ANDERSTORP - È mancato poco che ad Anderstorp si presentasse la grottesca situazione che aveva avvelenato la vigilia del Gran Premio del Belgio, a proposito dei piloti da ammettere alla gara.

È in atto da qualche tempo una manovra della FOCA, apparentemente dettata da ragioni di sicurezza, ma in realtà facente parte del tentativo di scalata al potere assoluto, che non ci piace per niente e che dobbiamo ancora una volta denunciare.

È già abbastanza curioso il fatto che siano state praticamente abolite le iscrizioni individuali, cosa in atto dal GP di Spagna, sostituite da un « pacchetto » che viene comunicato dalla FOCA agli organizzatori appena prima della gara. Non riusciamo a capire come la CSI abbia potuto accettare questa procedura, che in sostanza affida alla FOCA la scelta dei partecipanti.

Quel che è tuttavia grave è che vi sia la tendenza a voler ridurre a priori la scelta dei partecipanti, vale a dire a rifiutare la iscrizione a chi non sia « del giro » o non sia gradito. Il caso Merzario è stato uno di questi (anche se il comasco era impegnato in sport a Pergusa) e in Belgio si era avuto anche un caso Purley, il quale ha poi dimostrato ampiamente di avere tutte le carte in regola per partecipare alla corsa, con una gara splendida ed occupando persino il primo posto, ad un certo punto.

Se avessero dato retta alla FOCA ed alle sue pretese David Purley non avrebbe avuto nessuna possibilità di correre a Zolder e di far vedere che vale molto, al di là delle sue poche disponibilità finanziarie.

C'è stata una riunione del bureau della CSI, lunedì scorso a Parigi, nella quale l'argomento è stato trattato. La decisione del bureau è stata un poco salomonica ma abbastanza coerente coi principi sportivi: nessuna limitazione al numero di iscritti, ma limitazione del numero massimo di presenti in pista contemporaneamente (nel caso di Anderstorp erano 26 per 24 posti alla partenza).

Come fosse possibile, poi, limitare a 26 il numero di macchine contemporaneamente in pista, avendone 31 nei box e con le frequentissime fermate di quasi tutti, la CSI non lo ha indicato e gli organizzatori svedesi hanno bellamente ignorata la decisione, lasciando piena libertà. Cosa che è stata saggia.

Adesso è però ora che la CSI si sveglia del tutto e provveda anche ad una regolamentazione precisa per questo aspetto delicatissimo delle corse della formula 1. È compito statutario della FIA-CSI, infatti, salvaguardare innanzi tutto lo sport, ed in questo caso il compito è di urgente assolvimento.

Si arrivi ad una selezione naturale e logica dei migliori un poco come si deve fare per il grande problema ormai universale delle università troppo affollate, per le quali la soluzione appare possibile soltanto se si farà di nuovo ricorso alla valutazione dei meriti.

O il campionato mondiale è davvero quello dei piloti, ed in questo caso i cosiddetti costruttori facciano il favore di starsene tranquilli perché essi non sono che accidentalmente coinvolti, quali fornitori delle macchine ai piloti, i quali potrebbero benissimo comprarselo da soli.

Oppure viene chiaramente detto che le gare della Formula 1 sono dei costruttori e dei loro finanziatori pubblicitari, e in questo caso la titolazione come campionato mondiale piloti deve sparire.

Insomma, o si fa dello sport o si fa del circo. I saltatori del grande Barnum od i cestisti degli Harlem Globetrotters, non possono andare alle olimpiadi.

Chiaro? Speriamolo!



Il caso Merzario diventerà uno dei più clamorosi con l'attuale andazzo di cose nell'ammissione ai Gran Premi. Dopo aver speso, grazie ad un gruppo di amici, un bel po' di soldi e mentre si appresta a trarre i frutti del suo lavoro, dimostrando che per fare della F. 1 non occorrono i miliardi, come tanti dicono, ecco che un assurdo ed antisportivo protezionismo potrebbe precludergli la possibilità di gareggiare nei prossimi Gran Premi

Siamo dunque di nuovo alle prese col problema della ammissione dei piloti alle gare del campionato mondiale. Il mondo della Formula 1, nella progressiva mutazione da fatto tecnico sportivo (e dovrebbe essere soprattutto sportivo, visto che si continua a parlare di campionato mondiale piloti), sta perdendo di vista totalmente le concezioni essenziali.

Già recentemente abbiamo avuto occasione di rilevare certe incongruenze, con la limitazione un poco arbitraria del numero di macchine presenti sulla pista durante le qualificazioni. Certi criteri, tuttavia, possono anche essere capiti, e quindi si può immaginare che in caso di superaffollamento di una gara (caso di moltissimi iscritti) si possa giungere ad una suddivisione dei presenti in due gruppi, per far in modo che non siano in pista contemporaneamente tantissime macchine, elemento che può essere di pericolo soprattutto su circuiti corti.

Il grave problema che si ripropone adesso, dopo essere stato posto parecchi anni fa (e che era stato risolto col rigetto di certe assurde pretese) è di natura squisitamente sportiva, e tale da sollevare la indignazione.

Da parte della ineffabile FOCA, che le inventa tutte, si vuole effettuare una vera e propria discriminazione, con una scelta a priori di chi può, e di chi non può partecipare alle corse. Una specie di « numero chiuso » quale si vorrebbe anche nelle

università. Senza però il criterio di selezione che viene proposto per le università, per evitare l'affollamento, criterio che è basato sui meriti.

La FOCA, e la CSI che sembra darle retta (ed è questa la cosa che più stupisce) vuole invece il « numero chiuso » senza meriti, chiedendo soltanto come elemento di scelta la appartenenza a determinati gruppi.

Per la gara di Digione di domenica prossima sono stati « decisi » i seguenti numeri:

Il numero fisso di vetture al VIA nei G.P. (+4 prove)

PARIGI - La CSAI ha stabilito per i vari G.P. nazionali, tenendo conto delle piste che li ospitano i seguenti numeri massimi di partenti. Alle prove sarebbero ammesse 4 macchine in più, a quanto vuole la F.O.C.A., del numero massimo di partenti previsti.

Argentina	24	Gran Bretagna	
Brasile	22	Silverstone	26
Sud Africa	24	Brands Hatch	26
Usa Ovest	22	Germania	
Spagna	24	Hochenheim	24
Montecarlo	20	Zeltweg	26
Belgio	24	Zandvoort	24
Svezia	24	Monza	24
Francia		Usa Est	26
Digione	22	Mosport	24
Ricard	26	Fuji	26

massimo di macchine in gara 22 massimo di macchine iscritte 26

Di queste 23 sono quelle presentate dal « pacchetto » delle squadre appartenenti alla FOCA, le altre tre sono date da quella di Jarier, che ha ottenuto punti nel campionato mondiale, più due a scelta degli organizzatori con priorità ai piloti francesi Jabouille (Renault) e Tambay (Ensign). Nel caso che la Renault decida di non correre il suo posto verrebbe preso da Pescarolo al quale verrebbe affidata la McLaren M23 di Brett Lunger. (Come dire che per esempio Merzario, restato a casa dalla Svezia per rispettare il suo contratto Alfa, potrebbe non essere ammesso alle prove con la March modificata, mentre alla FOCA è già stato comunicato che si prepara a diventare costruttore).

Vedete bene che la sostanza del ragionamento che ha portato a una simile richiesta è semplice: « corrono quelli che vogliamo noi ». Credo che non ci sia nemmeno da discutere, ma semplicemente rigettare una richiesta del genere.

Fa meraviglia che la CSI abbia intavolato un dialogo, colla FOCA, partendo da presupposti del genere. La CSI deve difendere, per sua stessa costituzionalità, lo sport. La CSI deve favorire le attività sportive. La CSI organizza il campionato mondiale piloti e deve fare in modo che



LA CSAI ACCETTA DI FAR SVOLGERE IL C.N.S. A PORTE APERTE!...

Antidoping subito (ma non ai rallies)

ROMA - Dalla prossima volta, la stampa sarà ammessa a presenziare i lavori del Consiglio Nazionale Sportivo: questa la novità più importante emersa dal rapporto Rogano dopo la riunione romana. La novità ha però già un precedente, nel dicembre del '75. Or dunque i «carbonari» della CSAI lavoreranno a porte aperte. Sorvolato invece, anzi appena accennato dal presidente CSAI ing. ROGANO, la conferma della presenza di un rappresentante italiano alle gare di F. 1, che però sarà designato dopo aver consultato i costruttori, le scuderie e i piloti tramite l'ANFIA, FISA, ANCAI. Questa soluzione, è stata trovata dopo le accuse di Librizzi in seguito all'episodio Causo, c'è voluta l'esclusione di Merzario tra i partenti del G. P. di Montecarlo a causa del disinteresse completo del rappresentante della CSAI, per rinnovare il problema della designazione di qualcuno che badi anche agli interessi dei piloti italiani che corrono e non solo a quelli delle grandi squadre nostrane.

Altri punti toccati da Rogano nella conferenza stampa riguardavano la decisione di confermare la validità della F. ITALIA fino a tutto il 1979, che avrà finalmente dal 1. gennaio il nuovo fantomatico musetto da tanto tempo in ballo.

Obbligatorietà delle tute e abbigliamento ignifugo a partire dal 1. luglio, decisione presa in seguito anche all'indagine promossa dalla CSAI tra i piloti (a molti ancora deve arrivare il questionario dell'indagine: potenza della CSAI «democratica»!). Per i caschi invece è tutto rimandato fino a che non vi sarà una chiara regolamentazione internazionale.

In vigore dal 7 agosto l'antidoping solo per i piloti che parteciperanno a gare di velocità in circuito, F. 1 comprese. L'elenco delle sostanze doping sarà pubblicato il 7 luglio. L'esame antidoping sarà obbligatorio anche per i piloti stranieri mentre per i rallies sono in esame varie soluzioni, in considerazione del fatto che sono gare in cui la lunghezza è determinante, non le prestazioni velocistiche. (E dire casomai, che il problema è nato per questa ragione).

Dovranno esserci inoltre profonde modifiche nei rapporti dell'ACI con il CONI — dice Rogano — sia come peso del rappresentante della Commissione Automobilistica nella Giunta, sia come assegnazioni di finanziamento che al momento sono definiti ridicoli per l'automobilismo. Nel '76 sono stati 115 milioni per l'automobilismo contro 448 milioni per la vela e 688 per la lotta.

Designate poi le gare valide per il campionato Europeo della Montagna. Per il 1978 saranno la TRENTO-BONDONE; RIETI-TERRMINILLO; CEFALU-GIBILMANNA; COPPA SILA. Per il 1979 la TRENTO-BONDONE; BOLZANO-MENDOLA; ASCOLI-COLLE SAN MARCO; SARNANO-SASSOTETTO. Le designazioni si effettueranno ogni 2 anni in base ai seguenti criteri: 1) caratteristiche tecniche internazionali; 2) gara in vita da almeno 10 anni, effettuata almeno 8 volte; 3) la gara deve essere internazionale da almeno 5 anni; 4) Montepremi di almeno 3.000.000.

Ancora in ballo la soppressione del Mondiale Sport

ROMA - Nel corso del rendez vous stampa romano, l'ing. Rogano ha dato notizia delle recenti decisioni CSI. Le 24 Ore di Le Mans con le 250.000 persone di pubblico presente, ha dimostrato tangibilmente gli errori commessi dalla CSI ad istituire i due Campionati mondiali Sport e Marche. Campionati mondiali che sono scaduti sempre più sia dal punto di vista spettacolare che da quello tecnico sportivo. Il rimedio della CSI però è ancora interlocutorio. Davanti alla Commissione si prospettano due soluzioni. Una a medio termine, concordata fra tutti i rappresentanti dei vari Paesi, che esaminerebbe lo studio fatto fare da due giornalisti FRERE e CROMBAC e che verrebbe esaminata in una tavola rotonda della CSI in ottobre. Intanto però una

soluzione a breve termine andrebbe in vigore nel '78 e prevede l'abolizione del Campionato Mondiale Sport, che diventerebbe solo Europeo, dal momento che tutte le gare del prossimo anno si correranno solo in Europa. Il Campionato Mondiale Marche si correrà invece in due divisioni fino a 2000 cc e fino a 3000 cc, con assegnazione di un solo titolo dell'una o dell'altra divisione, riservato a tutti i gruppi dall'1 al 5. Per i G.P. di F. 1, le gare mondiali marche e rally, sono stati stabiliti dalla CSI per ogni circuito i limiti massimi di partenti stabiliti in base alle caratteristiche del circuito, alla velocità media e alla disponibilità, al numero e alle dimensioni dei box.

Il numero degli iscritti nei G.P. F. 1 è fissato in due piloti in più del numero dei partenti, più altri due che potranno essere scelti dagli organizzatori. Questo per dare la possibilità ai piloti locali di partecipare al G.P. nazionale.

Proposta inoltre da parte della CSAI una istanza per l'abolizione dei percorsi segreti nei rallies, valevoli per il titolo mondiale, al fine di non dare adito a sospetti sulla segretezza degli stessi.

♣ DIGIONE

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

da quelle solite. Non una macchina nuova, nella sostanza, ma dotata di moltissime innovazioni, la più appariscente delle quali era la linea esterna, radicalmente nuova nei fianchi, come vi possono illustrare le fotografie. La sagomatura delle fiancate aveva una evidente funzione aerodinamica ed a quanto pare ha dato frutti notevoli, specie nella convogliatura dell'aria verso l'alettono posteriore, per assicurare miglior aderenza alle ruote motrici.

Secondo quanto ci è stato assicurato la scocca non è cambiata, quindi il telaio è rimasto lo stesso. Però alla forma esterna delle fiancate si sono aggiunti anche diversi musetti, di differente lunghezza, per variare la posizione dell'ala anteriore, posta perciò in maniera che i bracci di leva agenti sulle ruote anteriori per effetto della spinta dell'aria, fossero più o meno lunghi. Anche le ali anteriori sono state di diversa forma, alla ricerca dell'optimum.

Sempre ai fini aerodinamici ed a quelli della aderenza a terra sulla Ferrari sono stati applicati «grembiolini» laterali incernierati, sulla falsariga di quelli della Lotus, visto che sono stati considerati legali pur essendo in pratica degli elementi aerodinamici mobili (cosa che il regolamento proibisce). Però a quanto pare questa soluzione non è stata di molto aiuto.

Le sospensioni sono state variate spesso, con l'uso di bracci più o meno lunghi, anche se lo schema è rimasto lo stesso. Le variazioni di geometria conseguenti alle varie dimensioni sono state accuratamente registrate e confrontate coi tempi relativi.

E' stata anche provata una carreggiata anteriore allargata, mediante distanziali, ma non tanto per avere maggior larghezza quanto per variare certi angoli di lavoro e permettere alle ruote di avere maggior aderenza in tutte le condizioni.

La LIGIER ha portato due macchine, unica squadra a farlo. Quella che ha corso e vinto in Svezia, immutata, e quella col telaio 01, il primo costruito, dotato di distanziale tra motore e cambio che ha permesso di allungare il passo di una ventina di centimetri. Anche la carreggiata è stata allargata, durante le prove, mediante sostituzione dei bracci della sospensione. E' stato sperimentato anche un alettone anteriore dotato di protuberanze ai lati, in modo da carenare parzialmente le ruote anteriori. Anche sulla Ligier sono state effettuate registrazioni delle variazioni di escursione delle sospensioni, mediante misuratori collegati alle sospensioni che trasmettevano indicazioni ad un registratore sistemato sulla macchina.

La TYRRELL ha portato la macchina laboratorio, che sulla fiancata di destra aveva un vero e proprio cervello elettronico, al quale facevano capo tutti i cavi posti su sensori e misuratori disseminati su ogni organo della macchina, dalle sospensioni allo sterzo, dall'apparato di iniezione a quello di scarico, oltre che ai vari strumenti misuratori delle temperature.

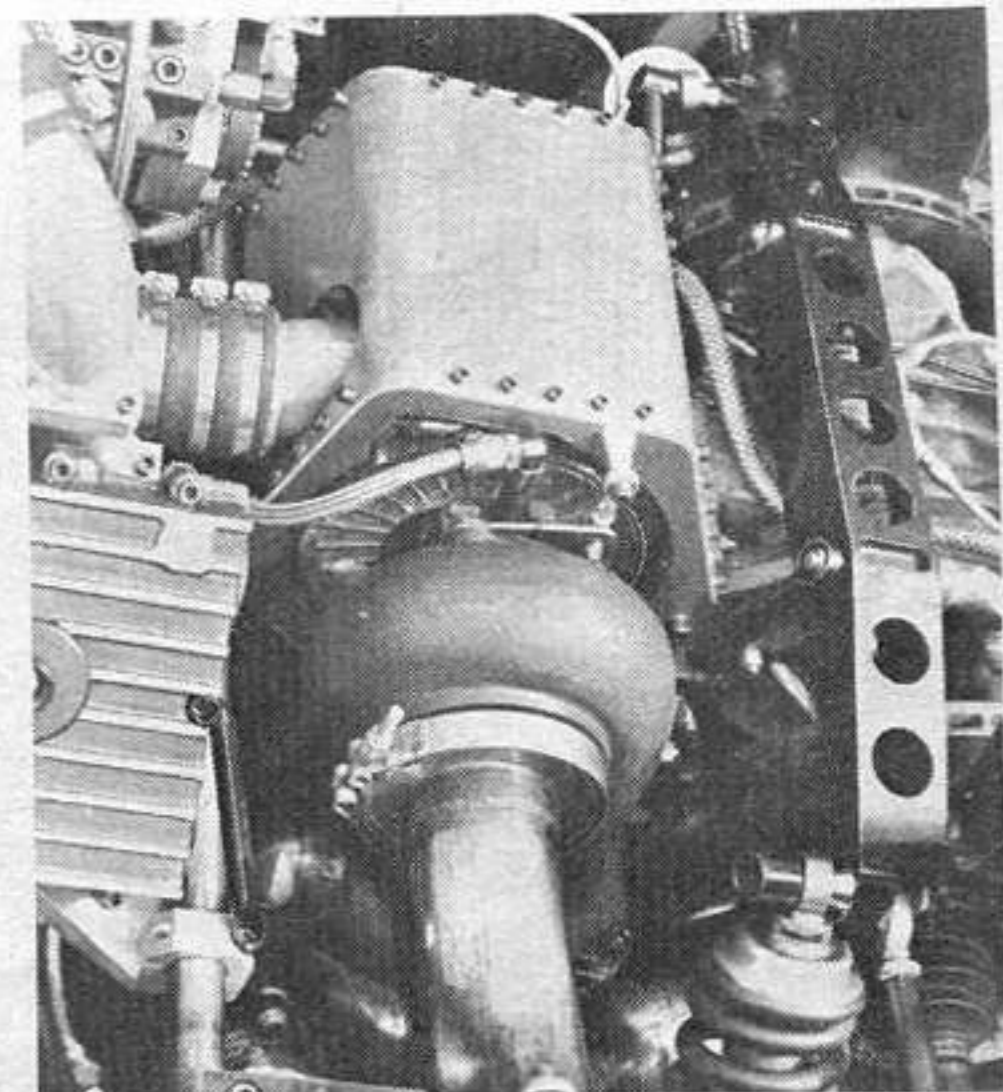
Per poter valutare esattamente le variazioni di comportamento delle sospensioni in curva, poi, vi era un misuratore anche sulla colonna dello sterzo, collegato con una cinghia ad uno strumento rotante, che ovviamente registrava gli angoli di sterzata.

Questa Tyrrell aveva la novità di due radiatori anteriori in posizione inclinata al centro del musetto, quindi la abolizione dei doppi radiatori laterali posteriori, il che pare abbia fatto guadagnare molto in peso e nello stesso tempo abbia incrementato la efficacia del sistema di raffreddamento.

Su questa macchina si sono viste anche delle vere e proprie spazzole sistemate nella parte inferiore, a V rovesciato sotto il musetto e trasversalmente davanti alla parte inferiore delle fiancate, dietro le ruote anteriori. Queste «spazzole» aventi l'evidente scopo di creare una zona di depressione sotto la macchina, ci sono sembrate piuttosto aleatorie.

La forma del muso è stata molto allungata, rispetto a quella conosciuta. La Tyrrell porterà a Digione per il Gran Premio una carrozzeria ultraleggera per la macchina di Depailler, mentre per quella di Peterson occorrerà attendere Silverstone.

La MARCH aveva la macchina 771 col radiatore anteriore, che non era stata portata in Svezia. Le sospensioni sono state corrette e la macchina aveva un comportamento migliore di quello osservato a Zolder, però non è parso che abbia compiuto progressi eccezionali. No-



Il nuovo grosso turbo montato sulla Renault F. 1 che ha provato a Dijon

vità era il radiatore olio posto a destra, dietro la carrozzeria, davanti alla ruota posteriore.

La BRABHAM guidata da Stuck era esattamente come in Svezia, ed ha essenzialmente provato differenti soluzioni di assetto, con alettoni di vario tipo. E' stata ferma a lungo per la sostituzione del cambio, ma in sostanza la cosa che hanno voluto davvero provare era la trasmissione dotata di un differenziale inglese bloccato a 85 per cento di scorrimento. Però non ci è parso che le differenze di percentuale di lavoro del differenziale abbiano dato molto progresso nelle prestazioni.

Infine la RENAULT. La macchina ha subito qualche leggera modifica aerodinamica, più per il raffreddamento dello scambiatore di calore del turbo che per altro. La cosa importante, conseguenza delle esperienze acquisite la settimana precedente, è stata la sostituzione del turbocompressore di piccola taglia previsto inizialmente, con uno di dimensioni maggiori, esattamente quello utilizzato sui motori di Le Mans.

Con questa sostituzione sono stati eliminati gli inconvenienti che si erano verificati nelle prime prove, e nelle due giornate di Digione non vi sono stati altri guai.

♠ Partenti F.1

CONTINUAZIONE DA PAG. 22

i piloti abbiano la possibilità di misurarsi apertamente e lealmente tra loro, e che alla fine del campionato ...vinca il migliore.

La CSI non può, quindi, mettersi su una strada come questa, contraria agli interessi dello sport ed inammissibile dalla gente di sport.

Che i signori della «mafia» FOCA, pensosi soltanto dei loro interessi personali, preoccupati soltanto di non avere gente estranea al gruppo a dividere la ricca «torta» imposta agli organizzatori, facciano di tutto per non avere estranei, lo si può anche capire. Però questa gente deve essere in condizioni di non nuocere ulteriormente, ed a metterla in questa condizione deve essere la CSI. Che non può farsi complice di un delitto di lesa sport come quello che sarebbe perpetrato se venisse accolta la richiesta di limitazione e soprattutto di scelta che la FOCA avanza.

Diciamolo fuori dai denti: ma chi sono, questi signori che vorrebbero avere diritto sovrano sulla Formula 1? Per quale diritto divino credono di poter essere loro a dire chi può e chi non può correre?

Il campionato piloti deve essere aperto ai piloti, tutti i piloti che abbiano la licenza CSI ed abbiano dimostrato di essere capaci di correre ad alto livello hanno il diritto di essere ammessi a confrontarsi tra loro. Nessuno può essere escluso a priori.

Mi pare che su questi concetti non si possa discutere, essendo la base stessa dello sport. Se la CSI si metterà sul piano della FOCA, seguedola sulla strada incredibile che vorrebbe percorrere, la CSI si squalifica e si pone fuori dallo sport.