

**GENEROSO ANCHE SUL
 PODIO MARIO ANDRETTI
 CUOR DI... PIEDONE**

La rivincita dell'emigrato due volte



Anche nel G.P. FRANCIA

WATSON ha subito sfoderato l'alibi della benzina, Enzo Ferrari ripeterà che lui con quell'Andretti aveva visto giusto, ma purtroppo non poté averlo a tempo pieno come desiderava.

Anche se il Drake dirà che anche questa è una «mia verità», in realtà le cose stanno ben diversamente. Andretti venne alla Ferrari sei anni fa per due ragioni: perché voleva vincere con la Casa italiana il campionato del mondo e voleva correrci anche a Indianapolis. Ma anche lui scontrò con i disegni Fiat. Che escludevano Indianapolis e privilegiavano il pilota allora «a contratto speciale Fiat» Jacky Ickx.

Risultato: in due anni il Mariolino emigrante di Trieste a Nazareth e vincitore di Indianapolis non riuscì a conquistare che i cuori dei tifosi ferraristi più che dei dirigenti. E fu bruciato, se è vero che a 32 anni, quanti

ne aveva allora, fu considerato già non riutilizzabile. Mentre adesso a 38 primavere suonate, ha riportato la Lotus ai vertici, anche con le sue qualità di collaudatore (senza essere un computer) e professionista che non abdicò alle strategie di merito calcolato, il coraggio di accettare la verifica della vera qualità umana.

Per la Ferrari Andretti vinse due corse memorabili nel '71 con una 312 allora B. 1, che stava già perdendo i suoi vantaggi di potenza del boxer spaccatutto del '70, per i miglioramenti dei telai avversari e del DFV. E vinse i due GP di Ontario (non mondiale) e del Sudafrica con memorabili comportamenti agonistici, specie quello di Ontario quando annichilì con una staccata tutto cuore nella grande curva da 250 all'ora il grande Stewart.

Quando l'anno dopo a Montecarlo, per un clamoroso errore della dirigen-

za tecnica ferrarista, che non portò ai box la macchina di riserva, Andretti non poté qualificarsi e prendere la partenza dopo un incidente a Montecarlo, praticamente la sua permanenza alla Ferrari fu segnata.

Nel '75 addirittura, nell'anno rugente della T. 1, fu anche additato sulla stampa italiana come scomposto e agitato pilota senza giudizio, per la famosa toccata che avrebbe innescato — si scrisse — la spettacolare tamponata di Regazzoni a Lauda nel GP di Spagna a Barcellona. Gli impropri indiretti che Andretti si ebbe nelle dichiarazioni di Montezemolo ai giornalisti, resteranno a simbolo di un malcostume-simbolo nella prevaricazione della realtà sportiva. Ché quel giorno, seppure toccata di Andretti c'era stata, la colpa casomai fu proprio di Lauda che, per non accettare lo spunto di Regazzoni in partenza, accelerò

troppo nella rampa di avvio del Montjuich, per trovarsi eccessivamente sparato sulla frenata al tornantino della prima curva. La frenata anticipatissima mise così lo scompiglio alle sue spalle creando quella doppia reazione distinto di Regazzoni come di Andretti che gli era dietro.

Fu così che il nome di Andretti è stato mortificato proprio nel nostro Paese, da dove lo abbiamo costretto ad emigrare due volte. Ed ora giustamente all'istriano di Montona non piace più «si dica di me che sono italiano quando vinco. Resto americano e basta».

E' stata talmente depauperata in certi ambienti di cosiddetti esperti nostrani la grande figura agonistica di Mario, certo uno dei piloti più grandi della storia di questi anni, che un direttore di quotidiano sportivo auto-insignitosi di qualificazione assoluta in tema motoristico negli ultimi mesi, in Spagna pontificava ai colleghi:

«Ma vi rendete conto a che cosa stiamo assistendo? Che un signor Lauda, che una grande Ferrari, viene messa in soggezione da un Andretti qualsiasi!...».

L'Andretti-qualsiasi del superdirettore ha dato la sua risposta persino con la generosità che gli è propria, accettando scusanti per l'avversario e festeggiandolo sul podio. Dopo la disavventura di Zolder (chi ha avuto l'onestà di assolverlo per quella tamponata a Watson, causata dalle gomme di diversa misura montategli dai meccanici Lotus?), dopo la benzina in meno (si è fermato a metterla, ricordiamocene, per un iniettore che perdeva il nottolino di dosaggio), a Anderstorp, è venuta la grande risposta di Francia, dove forse Mario ha trovato l'abbrivio per arrivare presto in testa a quel mondiale che merita, anche se i piloti-ragionieri-a-punti gli figurano ancora davanti o vicino più di quanto abbiano mostrato finora di meritare secondo il vero bilancio agonistico.

Nei boxes digionesi si sono raccontate diverse verità di questa gara. Ne leggerete. Ormai siamo nel

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 23

QUANTO PAGO?

UNA VITTORIA
 SOR MARIO!



a DIGIONE
è finito
un digiuno



la sorpresa di... moda

DIGIONE - La vittoria di ANDRETTI, col sorpasso-choc alla terzultima curva è stata sminuita dal clan Ecclestone con l'alibi benzina. Certo che l'americano JPS si è preso finalmente quel che in due GP recenti la «sua» malasorte gli aveva tolto ed ora è 2. in classifica-iride (TELEFOTO AP)

Lacrime di benzina per WATSON

DALL'INVIATO

DIGIONE - La «dolcissima rivincita» sulla mala sorte, che Mario Andretti si è presa sul circuito di Digione, secondo le sue stesse parole è purtroppo coincisa con una nuova batosta amara per la Brabham Alfa Romeo.

Era giustizia, che Mario Andretti riuscisse a vincere, perché anche qui aveva dimostrato di essere fortissimo e di avere una macchina dalle possibilità eccezionali; però giustizia avrebbe voluto che insieme con Andretti anche John Watson e soprattutto la squadra sua trovassero finalmente il successo che anche loro meritano da tempo.

Invece stavolta, quando il secondo posto sarebbe stato accolto con soddisfazione da Andretti, che onestamente ammette la impossibilità di attaccare Watson regolarmente, c'è stato per la Brabham e l'Alfa Romeo la mazzata della carenza di benzina, fenomeno che ha colpito anche altri, ma che per loro è stato avvilente.

Perdere una corsa dominata fino in fondo, nel modo in cui l'ha perduta Watson, non sembra possibile. Lo è stato, e per tanto poco (mezzo giro appena, un paio di chilometri) che davvero non si può accettare

l'evento come uno dei tanti che accadono nelle corse.

Per un paio di chilometri è mancata la prima vittoria risonante del dodici cilindri milanese, e continuata la serie nera che sta affliggendo la squadra internazionale, per la quale adesso gli affezionati della «smorfia», quelli che credono agli esorcismi, possono tranquillamente supporre vi sia la esistenza di qualche malocchio.

Fino a che le Brabham Alfa Romeo avevano problemi loro, più o meno gravi, si poteva trovare giustificazione al mancato successo in eventi riparabili. Da quando le macchine sono giunte al punto massimo, sono cioè logicamente e praticamente in grado di vincere, ecco che intervengono fattori estranei ed inverosimili. I tamponamenti subiti da Watson ormai sono diventati leggenda, ed anche oggi alla Brabham temevano che vi fosse qualcosa del genere ad impedire il risultato. Per loro fortuna la «calamita» pro collisioni l'aveva una macchina sola, delle due, e Hans Stuck ha fatto una bella collezione di toccate, di urti e di sbandate, mentre per Watson che era anche attentissimo, tutto era filato bene.

Anzi benissimo perché ha ricevuto un aiuto indiretto da parte del compagno, quando Stuck si è posto ca-

parbiamente davanti al trio Laffite-Nilsson-Lauda, tanto da costringere alla formazione di un gruppo numeroso, che in pista teneva tanto spazio.

E così quando Watson ed Andretti sono arrivati addosso a questo gruppo, per doppiarlo, vi è stata un poco di confusione, e Watson è riuscito a riprendere un buon vantaggio su Andretti, mentre mancava poco alla fine.

Poiché Andretti, poco prima, era tornato a ruota della Brabham, e pareva in grado di attaccarla, ecco che l'aiuto di Stuck era stato importante.

E' stata una gran corsa proprio per il motore Alfa Romeo. La Brabham è buona macchina, lo si capisce e si vede, però non è perfetta e non è al livello di prestazioni della Lotus, tanto per intenderci, per la tenuta di strada e forse anche per la aerodinamica. Tuttavia Watson è riuscito in prova, nella prima giornata, ad avere la prima posizione, penalizzato nella seconda giornata dalle condizioni ambientali che hanno limitato l'azione di quasi tutti. In gara se n'è andato in maniera irresistibile, dopo aver facilmente superato Hunt. Ecco quindi che si deve concludere che è stato grazie alle accelerazioni ed alla potenza massima del motore

Se all'arrivo le posizioni fossero

CHAPMAN per ANDRETTI ritorna «discobolo»



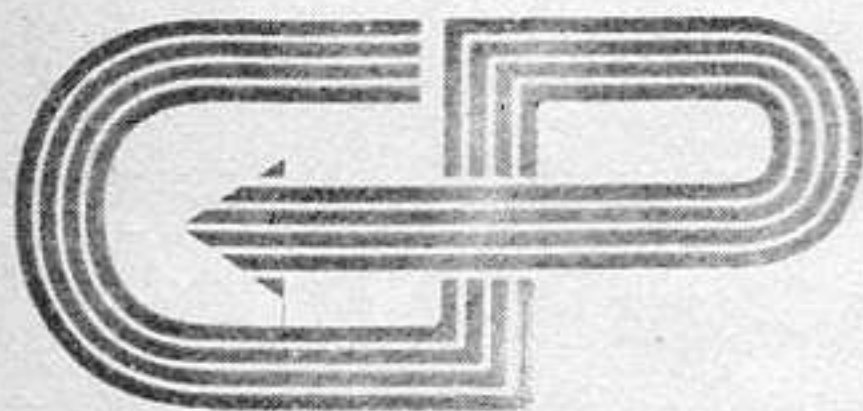
state quelle di tutta la corsa, con Watson in testa e Andretti dietro, anche Andretti avrebbe detto che era giusto e regolare. Come ha detto, in sostanza, a me ed a tutti quelli che gli hanno parlato.

Insieme a questi due c'è stato anche il ritorno di un altro grande. James Hunt ha corso in condizioni fisiche menomate, da ingestione di cibo forse non troppo adatto al suo stomaco di inglese, o forse troppo debole ogni volta che ha tanto caldo (ricordate le indisposizioni sudamericane?). Fatto sta che alla paura del gran caldo, che lo aveva preso sabato quando la sua macchina era una fornace, per l'aria che entrava dall'apertura di molti fori nell'abitacolo, è subentrata quella del malessere che lo ha messo in condizioni di netta inferiorità. Però stavolta è stato, oltre che coraggioso a continuare, anche intelligente perché ha saputo dosarsi, non insistendo nell'azione quando ha visto che era impossibile tenere il ritmo dei primi giri.

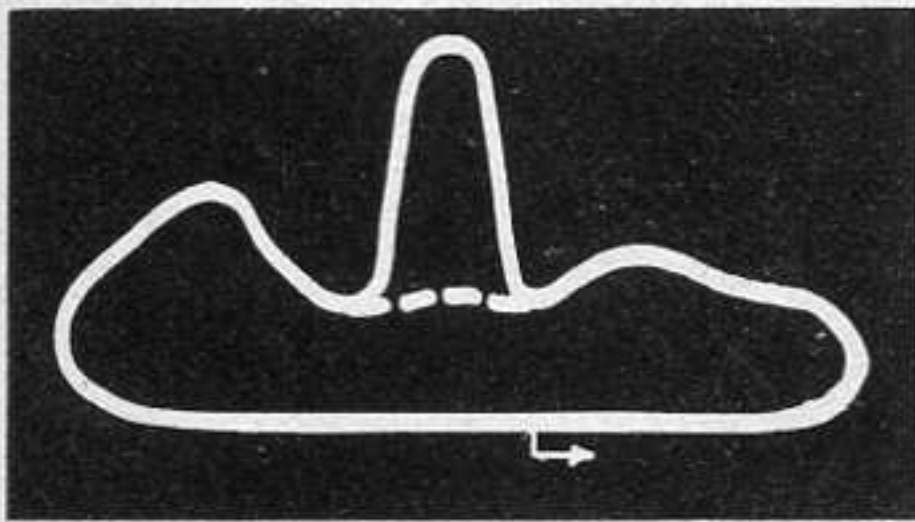
Sotto i nostri occhi, alla curveta in salita della parte nuova del circuito, ha commesso un errore, sbagliando la manovra del cambio, e

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 24



FRANCIA



Così (in 22) al via

1. FILA	
James Hunt (McLaren M 26) 1'12"73	Mario Andretti (Lotus JPS MK 3) 1'12"21

2. FILA	
John Watson (Martini Brabham) 1'12"83	Gunnar Nilsson (Lotus JPS MK 3) 1'12"79

3. FILA	
Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'13"41	Jacques Laffite (Ligier Matra JS7) 1'13"30

4. FILA	
Jody Scheckter (Wolf WR 1) 1'13"45	Jochen Mass (McLaren M 23) 1'13"41

5. FILA	
Alan Jones (Shadow DN8) 1'13"56	Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'13"52

6. FILA	
Patrick Depailler (Tyrrell P 34/2) 1'13"66	Vittorio Brambilla (Surtees TS 19) 1'13"61

7. FILA	
Rupert Keegan (Hesketh 308 E) 1'13"71	Hans Stuck (Martini Brabham) 1'13"67

8. FILA	
Clay Regazzoni (Ensign 177) 1'13"90	Riccardo Patrese (Shadow DN 8) 1'13"87

9. FILA	
Arturo Merzario (March 761 B) 1'13"92	Ronnie Peterson (Tyrrell P 34/2) 1'13"92

10. FILA	
Ian Scheckter (March 761 B) 1'14"24	Jean Pierre Jarier (Penske ATS) 1'14"17

11. FILA	
Emerson Fittipaldi (Copersucar FD 04) 1'14"45	David Purley (Lec F.1) 1'14"39

Domenica 3 luglio 1977

Nona prova mondiale F.1

● **Organizzazione:** FFSA - 136 rue de Longchamp - Parigi - Circuito di Digione Prenois di metri 3800 - 80 giri pari a 304 km

● **Partenza:** ore 14,03

● **Condizioni climatiche:** PROVE tempo buono, cielo parzialmente coperto in entrambe le giornate. GARA tempo buono, sole, temperature tra i 25 e i 28 gradi

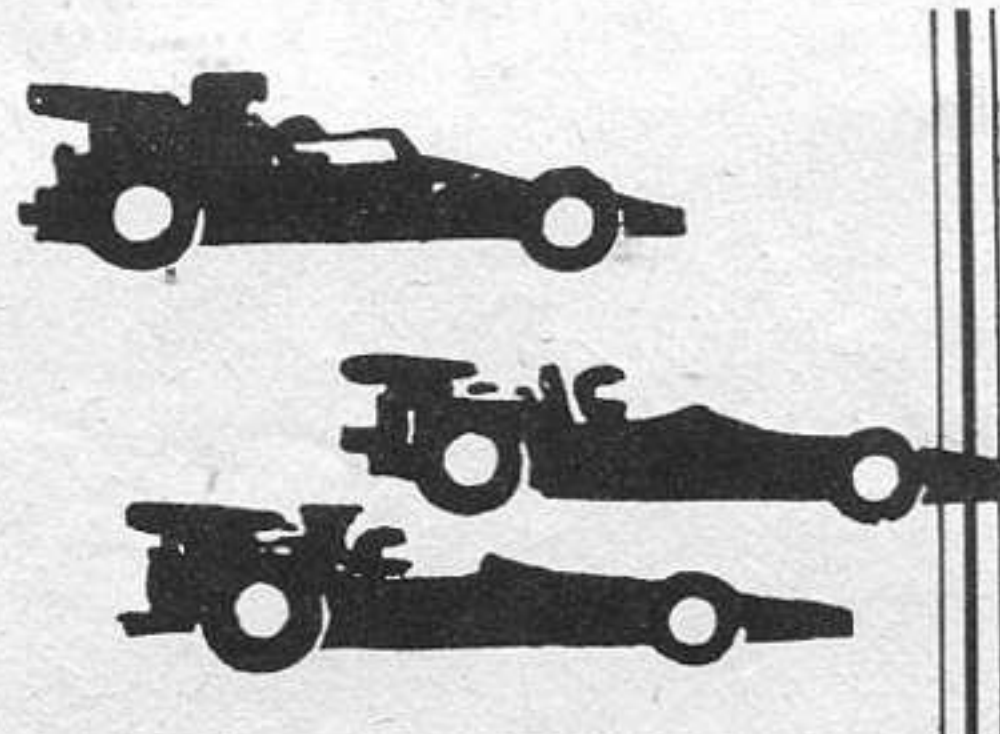
● **Condizioni della pista:** buone

● **Direttore di corsa:** Alain Bertaut

● **Spettatori:** 60.000 circa

● **Organizzazione:** 9

● **Sicurezza:** 10



Così (in 13)

al TRAGUARDO

1° ANDRETTI
Lotus JPS MK 3
a 183,006 kmh



PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Andretti	Lotus JPS MK 3	80	1.39'40"13	—
2. Watson	Brabham Martini	80	1.39'41"68	1"55
3. Hunt	McLaren M 26	80	1.40'14"00	33"87
4. Nilsson	Lotus JPS MK 3	80	1.40'51"21	1'11"7
5. Lauda	Ferrari T2	80	1.40'54"58	1'14"45
6. Reutemann	Ferrari T2	79	a 1 giro	—

Classifica Mondiale Piloti

(dopo 9 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	GIAPP. 23-10	TOTALE GEN.
Lauda	—	4	9	6	—	6	6	—	2	33									
Andretti	2	—	—	9	9	2	—	1	9	32									
J. Scheckter	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32									
Reutemann	4	9	—	—	6	4	—	4	1	28									
Nilsson	—	2	—	—	2	—	9	—	3	16									
Mass	—	—	2	—	3	3	—	6	—	14									
Hunt	—	6	3	—	—	—	—	—	4	13									
Depailler	—	—	4	3	—	—	—	3	—	10									
Laffite	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9									
Watson	—	—	1	—	—	—	—	2	6	9									
Fittipaldi	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8									
Pace	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6									
Peterson	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4									
Brambilla	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3									
Jones	—	—	—	—	—	1	2	—	—	3									
Stuck	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2									
Regazzoni	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1									
Zorzi	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1									
Jarier	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1									

Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 9 prove)

	ARGEN. 9-1	BRASILE 23-1	SUDAFR. 6-3	USA-WEST 3-4	SPAGNA 8-5	MONACO 22-5	BELGIO 5-6	SVEZIA 19-6	FRANCIA 3-7	TOT. 1. parte	G. BRET. 16-7	GERMAN. 31-7	AUSTRIA 14-8	OLANDA 28-8	ITALIA 11-9	CANADA 2-10	USA-EST 9-10	GIAPP. 23-10	TOTALE GEN.
Ferrari	4	9	9	6	6	6	6	4	2	50									
Lotus	2	2	—	9	9	2	9	1	9	43									
Wolf	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32									
McLaren	—	6	3	—	3	3	—	6	4	25									
Brabham	6	—	1	—	1	—	1	2	6	17									
Tyrrell	—	—	4	3	—	—	4	3	—	14									
Ligier	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9									
Copersucar	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8									
Shadow	—	1	—	—	—	1	2	—	—	4									
Surtees	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3									
Ensign	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1									
ATS	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1									

L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	WAT	HUN	AND	LAF	NIL	LAU	SCH	JON	BRA	REU
20	WAT	AND	HUN	LAF	NIL	LAU	SCH	JON	REU	PET
30	WAT	AND	HUN	LAF	NIL	LAU	SCH	JON	REU	REG
40	WAT	AND	HUN	LAF	NIL	LAU	SCH	JON	REU	REG
50	WAT	AND	HUN	LAF	NIL	LAU	SCH	REU	JON	REG
60	WAT	AND	HUN	LAF	NIL	LAU	REU	SCH	JON	REG
70	WAT	AND	HUN	NIL	LAU	REU	REG	LAF	MAS	REG

7. Regazzoni (Ensign 177) a 1 giro

8. Laffite (Ligier JS 7) a 2 giri

9. Mass (McLaren M 23) a 2 giri

10. Keegan (Hesketh 308 E) a 2 giri

11. Fittipaldi (Copersucar) a 3 giri

12. Peterson (Tyrrell P 34) a 3 giri

13. Brambilla (Surtees TS 19) a 3 giri

n.c. I. Scheckter (March 761) a 11 giri

i RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
J. Scheckter	67. giro	fuori strada
Stuck	65	collisione
Jones	61.	trasmissione
Merzario	28.	trasmissione
Depailler	22.	collisione
Patrese	7.	motore
Purley	6.	fuori strada
Jarier	5.	fuori strada

I NUOVI PRIMATI

- **sul GIRO:**
Andretti in 1'13"75 media 185,617 kmh
- **primato precedente:**
Jody Scheckter (Tyrrell 006) 1'00"0 media 197,340 kmh (1974) (pista di 3.220 metri)
- **sulla DISTANZA:**
Andretti (Lotus JPS MK 3) media 183,006 kmh
- **primato precedente:**
Ronnie Peterson (Lotus 72) media 192,721 kmh (1974) (pista di 3.220 metri)

LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio d'Inghilterra, in programma a Silverstone il 16 luglio prossimo

DIGIONE - Nessun problema particolare nelle prove libere del mattino, effettuate da quasi tutti i piloti con le macchine a serbatoi pieni. Watson è stato il più veloce di tutti con 1'13"5 e le Ferrari, come al solito molto veloci a serbatoi pieni hanno girato con tempi molto vicini. Lauda ha fatto segnare 1'13"7 e Reutemann 1'14". Questi comunque i tempi fatti registrare nella mattinata prima della corsa:

Watson	1'13"5	Depailler	1'14"07	Jones	1'14"6
Lauda	1'13"7	Brambilla	1'14"1	Fittipaldi	1'14"8
Hunt	1'13"80	Merzario	1'14"1	Patrese	1'15"0
Reutemann	1'14"0	Andretti	1'14"29	Peterson	1'15"03
Laffite	1'14"03	Stuck	1'14"4	J. Scheckter	1'15"1
Nilsson	1'14"05	Regazzoni	1'14"5	Jarier	1'15"9
Mass	1'14"06			Keegan	1'16"1

I giri più veloci in gara

Andretti	1'13"75	J. Scheckter	1'15"38
Watson	1'13"88	I. Scheckter	1'15"47
Nilsson	1'14"12	Fittipaldi	1'15"52
Hunt	1'14"44	Stuck	1'15"54
Lauda	1'14"87	Merzario	1'15"62
Reutemann	1'14"87	Peterson	1'15"68
Laffite	1'14"98	Depailler	1'15"69
Brambilla	1'15"06	Keegan	1'16"25
Regazzoni	1'15"06	Jarier	1'16"25
Jones	1'15"21	Patrese	1'16"89
Mass	1'15"24	Purley	1'17"75

L'EMIGRATO

CONTINUAZIONE DA PAG. 20

mondo in cui è diventato di rigore non accettare più il merito verso chi è più bravo sul serio. E tocca ad Andretti farne ancora le spese. Ma stavolta, abbia lui il supertelaio o il differenziale magico, così come Watson ha il super motore F. 1 del momento, la vittoria di Andretti è venuta rabbiosa dalla sua determinazione agonistica, di reazione anche ai secondi ripersi in due sorpassi quando già era a ridosso di Watson certo non ancora a corto di benzina.

L'irlandese avrà avuto pure solo tre litri o mezzo di benzina nel serbatoio (vedrete come in due telex, dalle ore 17 alle 19 le versioni di quantità siano cambiate in casa Brabham) ma certo che Andretti lo ha attaccato in tre curve di fila, costringendolo ad una traiettoria obbligata nella terza. Questa, anche se più ottimale per l'avversario, era però immutabile nel momento in cui Mario avesse avuto il cuore di rischiare il sorpasso all'interno, come ha avuto. Basterebbe paragonare il sorpasso di Nilsson a Lauda in Belgio e questo di Digione per notare la differenza dell'impegno necessario.

Il « guizzo che conta » del vero campione

E' stata una lezione di scuola tecnica ma anche di coraggio quello che Andretti ha fatto vedere nel circuito-a-sombrero di Digione; una gara che ha riconciliato col cuore dei piloti, oggi che se ne vede sempre meno in F. 1 specialmente, dove il segreto è giocare d'alchimia di gomme, o di contestazioni ad hoc delle piste quando esse pretendono più qualità agonistiche.

Vivaddio Andretti ha confermato che, al di là del mezzo tecnico, un vero campione può anche chiedere a se stesso il guizzo che conta, può evitare di correre amministrando vantaggi o accontentarsi di posizione acquisita. (Il parallelo con qualche altro pilota in Francia è apparso fin macroscopico alla TV). Battuta da un simile Andretti l'Alfa (solo del motore bisogna parlare, perché se fosse per quella Brabham lì Watson sarebbe rimasto a lottare sì e no con Lauda e Reutemann, sulle Ferrari ancora avvilitate nonostante i fianchi più stretti) può trovare consolazione proprio nelle dirette rivali modenesi.

Digione è stata una giornata « storica » per l'automobilismo, oltre che per il ritrovato valore del Cuore nell'arena che sembrava diventata solo dei soldi e dei privilegi tecnici, anche perché 26 anni dopo il passaggio del « testimone » in F. 1 alla 4500 cavallino di Gonzales a Silverstone, una vettura con motore Alfa Romeo, di un ingegnere « transguga » ferrarista, ha mortificato al doppiaggio, senza scusanti di arresti al box, la rivale.

Con l'ormai vicinissimo debutto della terza grande Casa vera di automobili in F. 1, la Renault, ci avviamo forse al riscatto più completo dello sport automobilistico. Che promette decisamente di uscire dal tunnel dei valori di comodo, degli assemblatori-cacciasoldi e dei piloti-ragionieri, per tornare ai valori veri che l'hanno reso tanto esaltante.

la PAGELLA AUTO SPRI NT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Andretti, Watson, Hunt	10	Lotus, Brabham
Lauda, Reutemann, Regazzoni, Laffite, Scheckter J.	9	Ligier, McLaren
Nilsson, Mass, Jones, Merzario	8	Surtees, Wolf
Fittipaldi, Brambilla	7	Hesketh
Keegan, Peterson, Depailler	6	Ferrari, Tyrrell, Shadow
Stuck, I. Scheckter	5	March, Copersucar, ATS, Lec
	4	
	3	
	2	BRM
n.c.: Patrese, Jarier, Purley	1	

il più e il meno

SFORTUNATO

+ Watson
- Lauda

COMBATTIVO

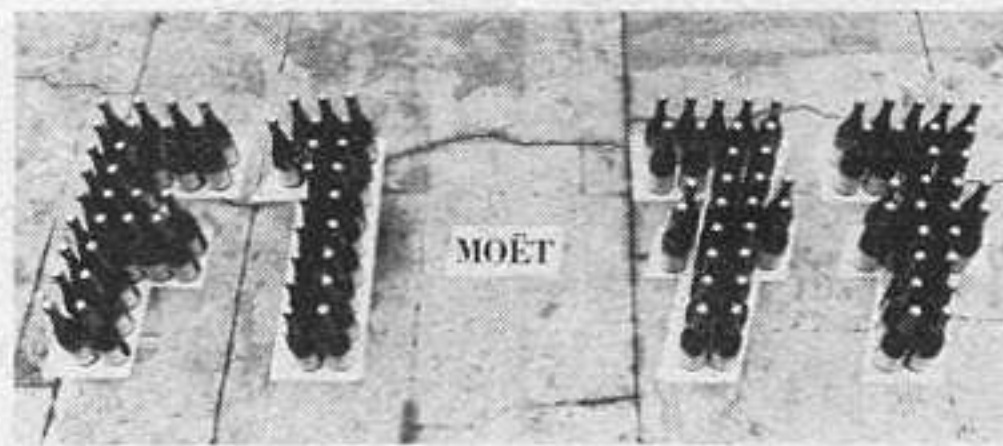
+ Hunt
- Scheckter

FORTUNATA

+ Lotus
- Ligier

EFFICACE

+ Louts
- March



Andretti 100 bottiglie

	Argentina	Brasile	Sud Africa	Usa-West	Spagna	Monaco	Belgio	Svezia	Francia	Totale
Andretti	2	10	1	10	15	4	9	19	19	89
Hunt	19	19	13	3	—	—	—	10	9	72
Watson	6	—	10	1	2	15	6	6	9	55
Scheckter	—	—	5	10	5	16	7	3	—	46
Lauda	3	—	10	19	4	2	—	—	2	40
Laffite	—	—	—	4	16	3	—	4	3	30
Reutemann	4	9	—	3	7	4	—	—	2	29
Nilsson	—	—	—	—	—	—	14	3	8	25
Depailler	5	3	3	1	—	—	4	1	—	17
Mass	5	7	—	—	2	—	1	1	—	16
Stuck	—	—	—	—	—	2	6	4	—	12
Brambilla	—	—	—	—	—	2	3	—	—	5
Peterson	—	—	—	—	—	3	1	—	—	4
Regazzoni	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempi 1974 (pista di 2.220 m)	Pilota	Vettura	Venerdì		Sabato	
			I	II	I	II
—	Andretti	Lotus MK 3	1'12"95	1'12"86	1'13"27	1'12"21
59"51 (Hesketh)	Hunt	McLaren Marlboro M 26	1'13"13	1'13"12	1'13"86	1'12"73
—	Nilsson	Lotus MK 3	1'13"03	1'13"03	1'13"19	1'12"79
1'00"2 (Brabham BT 44)	Watson	Martini Brabham Alfa	1'13"65	1'12"83	1'14"3	1'12"98
—	Laffite	Ligier Matra JS 7	1'13"30	1'13"67	1'13"96	1'13"75
59"36 (Brabham BT 44)	Reutemann	Ferrari 312 T2	1'13"36	1'13"41	1'14"0	1'13"93
1'00"48 (Surtees TS 16)	Mass	McLaren Marlboro M 23	1'13"78	1'13"92	1'14"5	1'13"41
59"32 (Tyrrell 007)	J. Scheckter	Wolf WR 1	1'13"45	1'13"53	1'14"3	1'13"71
58"79 (Ferrari B3)	Lauda	Ferrari 312 T2	1'13"52	1'13"74	1'14"4	1'13"72
—	Jones	Shadow DN 8	1'13"84	1'13"56	1'14"4	1'13"74
1'00"26 (March 741)	Brambilla	Surtees Beta TS 19	1'14"18	1'14"49	1'14"7	1'13"61
59"43 (Tyrrell 006)	Depailler	Tyrrell P 34/2	1'13"66	1'13"90	1'14"2	1'13"83
—	Stuck	Martini Brabham Alfa	1'13"67	1'13"83	1'14"1	1'14"63
—	Keegan	Hesketh 308 E	1'14"89	1'15"43	1'15"2	1'13"71
—	Patrese	Shadow DN 8	1'14"07	1'13"88	1'14"3	1'13"87
59"13 (Ferrari B3)	Regazzoni	Ensign 177	1'14"28	1'13"90	1'14"7	1'14"56
59"08 (Lotus JPS 72)	Peterson	Tyrrell P 34/2	1'14"13	1'13"92	1'14"3	1'14"26
1'00"16 (Iso Marlboro)	Merzario	March 761 B	1'14"39	1'13"92	1'15"1	1'14"25
59"59 (UOP Shadow)	Jarier	ATS Penske Pc4	1'14"42	1'14"17	1'14"5	1'15"04
—	I. Scheckter	March 761 B	1'14"24	1'14"53	1'16"0	1'14"85
—	Purley	Lec F.1	1'14"45	1'14"39	—	1'14"95
59"20 (McLaren Marlboro)	Fittipaldi	Copersucar FD 04	1'14"93	1'14"45	1'15"4	1'14"52
—	Ribeiro	March 761 B	1'14"67	1'15"89	1'15"6	1'14"60
—	Neve	March 761 B	1'14"90	1'14"74	1'15"8	1'14"96
—	Lunger	McLaren M 23	1'14"90	1'14"83	1'15"3	1'14"85
—	Ertl	Hesketh 308 E	1'15"67	1'15"83	1'16"0	1'15"06
—	Perkins	Surtees TS 19	1'15"57	1'15"13	—	—
—	Tambay	Surtees TS 19	—	—	1'15"8	1'16"06
—	Rebaque	March 761 B	1'16"45	1'15"88	—	1'15"98
—	Andersson	BRM P 207	1'20"12	1'17"19	—	1'16"17

In neretto i tempi validi per lo schieramento di partenza. I tempi della 1. sessione di sabato non sono validi

G.P. Francia Digione
ANDRETTI su Lotus
...almente con ruote in lega Speedline



Lui non aveva altra scelta! Ma voi si. Speedline è la ruota componi- bile in lega, tecnologicamente all'avanguardia.

I tecnici migliori del mondo hanno collaborato con i nostri progettisti per la perfezione tecnica della ruota componibile Speedline. Sono i tecnici della Ferrari, Lotus, McLaren, Copersucar, Ligier, Brabham, Lancia, Alfa Romeo, ecc., le grandi case che da anni montano ruote Speedline, sottoponendole alle massime sollecitazioni nelle competizioni di Formula e in Rally. Da questa esperienza è nata la nostra produzione di serie di qualsiasi tipo e cilindrata. Con questa garanzia potete dare alla vostra macchina un accessorio tecnico di tutta sicurezza.

La ruota originale componibile è solo Speedline (brevetto n. 882990).

speedline

ruote italiane per campioni
e per chi ama l'automobile.

SPEEDLINE spa / 30030 tabina caltana (veneziana)
via noalese 152 telefono 041/439176

AGENTI:
Friuli, Venezia Giulia: ALESSANDRO MONCINI via miramare 9 - Trieste tel. 040/418735 - Veneto, Trentino Alto Adige: ENNIO-TORTELLA via mantova 5 Pacengo del Garda / Verona tel. 045/645077 - Emilia Romagna, Molise, Abruzzi, Marche, Umbria: Dr. ALBERTO LOLLI c/o CO.RA. viale dante 70 Lugo / - Ravenna tel. 0545/25563 - Lazio: MARCELLO ZANCA RA via appiano 31 Roma tel. 06/343683 - Puglia, Basilicata: GIACOMO SCUDIERI via roma 108 Monopoli / Bari tel. 080/747403 - Sicilia, Calabria: DOMENICO TURCO via e. parisi 7a Palermo tel. 091/243662.

Speedline è concessionaria per l'Italia delle trombe acustiche Unus.



DIGIONE - Mancava HUNT sul podio di Digione. Ma non è stata alterigia del campione del mondo, sceso dall'abitacolo fisicamente distrutto dal mal di stomaco. ANDRETTI e WATSON hanno brindato al gran duello

Lacrime - benzina

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

così Andretti ha potuto superarlo abbastanza agevolmente. Dopodiché Hunt non ha nemmeno tentato di reagire sconsideratamente, adottando un ritmo che era quello per lui possibile. Ha portato alla fine una gara che è stata molto bella, e se lo merita, il terzo posto che viene dopo tanto digiuno.

Nella valutazione delle prestazioni dei singoli, indipendentemente dalle posizioni finali, oggi dobbiamo mettere in alto anche Jacques Laffite, Carlos Reutemann, Niki Lauda e Clay Regazzoni.

Il più sfortunato è stato senza dubbio Laffite, che in gara aveva una posizione eccellente e che deve il suo ritardo ad una delle « prodezze » di Stuck, oggi parecchio discutibile.

Laffite era davanti a Nilsson e Lauda e nettamente, fino a quando ha resistito al dolore che gli veniva da un polso infortunato. Ha avuto qualche momento di crisi, lasciandosi talvolta avvicinare, ma è stato passeggero. Il suo guaio vero è cominciato quando ha raggiunto Stuck apprestandosi a doppiarlo. Purtroppo Stuck non gli ha dato strada, rallentandolo fino a che Nilsson e Lauda hanno potuto riportarsi alle sue ruote. E quando c'è stato anche il congiungimento con Watson e Andretti è accaduto che Nilsson ha potuto superarlo. Subito dopo, poi, Stuck si è messo di traverso alla pista, in sbandata, e mentre Nilsson ha potuto passare indenne Laffite è finito contro la Brabham. Di qui il ritardo successivo, che lo priva di un quarto posto che sarebbe stato meritatissimo.

Carlos Reutemann, che all'inizio ha avuto la collisione con Mass che lo ha ritardato (e Mass poveretto è stato ancor più danneggiato) ha perduto altro tempo per una collisione con Brambilla. Inutile stare a cercare di chi è la colpa tanto è difficilissimo stabilirla. Quel che è certo è che Reutemann ha poi dovuto fare una gara a inseguimento, ed il fatto di essere riuscito a riportarsi tanto avanti è senza dubbio da attribuire alla sua volontà ed al suo coraggio.

Lo stesso per Lauda, anche se in misura minore. Lauda infatti ha potuto fare la sua corsa regolare, con lo svantaggio di una partenza infelice nelle retrovie.

Con la macchina a serbatoi carichi, cioè guidabile relativamente bene, i due della Ferrari hanno potuto farsi valere. Poi sono venute le remore del mezzo, ormai croniche.

Quel che è importante è che nonostante tutto Niki Lauda è riuscito a compiere una buona operazione,

oggi, coi due punti che gli permettono di passare in testa nella classifica del campionato, cosa che è certo molto buona ed anche inaspettata.

E' Lauda, adesso, il « campione d'estate » di questo campionato che ha finito la sua prima parte e che ricomincia a Silverstone.

Clay Regazzoni, nonostante la macchina non perfetta, ha corso molto bene e forte. Ha avuto una parte nella disavventura di Jody Scheckter, visto che è stato lui ad investire la Wolf, ma forse senza peccato. La Wolf infatti aveva rallentato, forse per un errore col cambio da parte di Scheckter, e così Regazzoni che era arrivato molto sotto l'ha toccata. Per Scheckter, altrettanto meritevole e molto coraggioso, è stato un colpo durissimo, perché il successivo urto contro una cordatura gli ha spezzato un cerchio.

C'è stato un vero e proprio calvario degli uomini della Tyrrell. Depailler era messo abbastanza bene nei primi giri. Ma poi ha dovuto rallentare parecchio, per eccessivo sottosterzo. La macchina non voleva saperne di girare e così è andato sempre più indietro. Stava per fermarsi al box, ed aveva già fatto segno di essere pronto, quando è stato letteralmente buttato fuori pista da Stuck (ancora lui). Peterson invece ha potuto continuare, dopo una fermata, ma senza speranze di far buona figura. Le Tyrrell, insomma, hanno bisogno di moltissimo altro lavoro.

Potrebbe imprecare Brambilla. Era in corsa molto bene, nelle prime posizioni, quando la collisione con Reutemann gli ha danneggiato una ruota. E per due volte ha dovuto fermarsi al box, perdendo quindi tutto quello che poteva guadagnare.

Tra gli sfortunati è anche Riccardo Patrese. Non ha mai potuto inserirsi almeno nel plotone, per cedimento della frizione alla partenza. Il fenomeno può essere anche derivato da sua colpa, perché di solito quando accadono cose del genere è perché vi è una cattiva coordinazione dei movimenti del pilota, comunque Patrese è stato in coda al plotone subito, e poi si è dovuto fermare col motore rotto.

Spiace, per contro, che Arturo Merzario abbia dovuto fermarsi con la ripetizione di un guaio alla trasmissione che gli era già capitato in prova.

Merzario era subito dietro Regazzoni e Stuck, nella parte iniziale della corsa, e poi aveva superato anche Stuck, dopo che entrambi avevano superato le due Tyrrell. Poco dopo tuttavia doveva ritirarsi, e così non ha avuto modo di vedere fin dove poteva arrivare, con la sua macchina che certo fulmine di guerra non è.

ANDRETTI RICOSTRUISCE IL SUO ATTACCO DECISIVO A WATSON (MENTRE C'È CHI PROTESTA PER URTI)

«È stato emozionante ma non ci riproverei»

SPECIALE AUTOSPRINT

DIGIONE - «Non credo che avrei potuto passare Watson se non avesse esitato nell'ultimo giro», ha detto un sorridente e felicissimo Andretti dopo essersi aggiudicato la vittoria in extremis, passando lo sfortunato pilota irlandese, che è rimasto senza benzina, riuscendo a malapena ad arrivare al traguardo per ottenere almeno il secondo posto, prima che il suo motore si arrestasse completamente 800 metri dopo.

«Credevo che avesse sbagliato marcia o qualcosa del genere. Si è allargato molto e poi è tornato ad andare forte nuovamente. Siamo entrati fianco a fianco nel tornante, con me all'esterno. Entrambi stavamo molto attenti, perché entrambi avevamo molto da perdere. Sono riuscito a passare appena nella salita. Non mi sarebbe certamente piaciuto di provarci ancora, deve essere stato molto emozionante da vedere», ha aggiunto Mario. Quando ha capito che si era trattato di un problema di benzina che aveva rallentato John, proprio come era capitato a Mario in Svezia, ha detto: «Non mi sento veramente colpevole per questo».

Mario aveva mancato la partenza. «Le ruote hanno girato troppo a vuoto e così Hunt è passato davanti. Questo fatto ha veramente confuso la mia gara. Quando ci si trova dietro ad un'altra macchina si deve lavorare due volte di più. La macchina slittava un bel po' nella scia di Hunt, e le gomme non funzionavano come avrebbero dovuto più tardi. Si sono riscaldate troppo con tutti questi slittamenti».

Una volta passato Hunt, Andretti si è portato alle spalle di Watson, ma non è stato in grado di passarlo in staccata alla fine del rettilineo, dove sperava di poterlo superare.

«Frenavo al cartello dei 50 m, ma i giri del motore salivano fino al limite a 200 m, e così non mi era possibile di avvicinarmi abbastanza per passarlo in staccata. Più stavo provando più si stava allontanando, così ho conservato la calma e il mio sogno si è avverato. Che dolce rivincita».

Il povero Watson non sapeva dire una parola dopo la corsa. «La prima volta che si sono mostrati segni che stavo per rimanere senza carburante è stato quando sono effettivamente rimasto senza. Ho attaccato la pompa ma quando è ricominciata l'alimentazione Mario mi era già di fianco. Abbiamo messo tre galloni in più di quanto credevamo avremmo avuto bisogno, però non è stata abbastanza lo stesso. Avremmo potuto metterci altri sei galloni se avessimo voluto. La mia macchina ha funzionato perfettamente per tutto il tempo fino a quel momento. Non avrò mai più un'occasione di aggiudicarmi una vittoria facile come questa».

Per James Hunt, il quale era in testa nei primi giri della corsa, questa è stata una gara da incubo. «Ero esausto già prima di mettermi al volante, per un disturbo allo stomaco, penso dovuto ai pasti troppo ricchi dell'albergo. Sono partito bene, ma sin dalla prima curva la macchina sottosterzava fortemente e lo ha fatto per l'intera corsa, benché l'avessimo modificata dopo le prove, assestandola con

molto sovrasterzo, come credevamo. Il fatto che Mario mi ha passato è stato tutta colpa mia. Ho mancato una marcia e mi ha potuto sorpassare sul nuovo anello della pista». Watson era passato molto presto in staccata per la prima curva alla fine del rettilineo. Hunt non ha avuto difficoltà con altre macchine per conservare il terzo posto, «ma quando mi hanno segnalato dai box che avevo un vantaggio di 39 secondi sulla più vicina macchina, ho cominciato di pensare allo stomaco e poi iniziava a farmi veramente male».

Quando Hunt è sceso dalla macchina alla fine della corsa era veramente esausto e si sentiva troppo male per andare alla premiazione.

Anche per il suo compagno di squadra, Jochen Mass questa è stata una corsa deludente, sin dal primo giro, quando è entrato in collisione con Carlos Reutemann a metà del primo giro. «Mi trovavo all'interno e lui all'esterno. Mi sembrava che avesse sbagliato marcia, poi si è allargato e poi ha stretto di nuovo e così le nostre ruote si sono urtate e il braccio di comando si è piegato leggermente nella mia macchina e il muso è rimasto danneggiato; ho dovuto fermarmi ai box alla fine del primo giro».

Anche per la seconda Brabham la corsa non è stata fortunata. Hans Stuck ha urtato di dietro la Tyrrell di Patrick Depailler, nel tentativo di passare in frenata alla fine del rettilineo, il che ha mandato fuori pista Depailler, che si è dovuto ritirare perché le sospensioni sono rimaste piegate, mentre Stuck ha continuato, ma ha perso molto terreno, e più avanti nella corsa ha fatto un altro testacoda. In compenso ha ostacolato la Lotus di Gunnar Nilsson e la Ligier di Jacques Laffite, benché si trovasse ad un giro. «Sono riuscito a passare Stuck quando ha fatto il testacoda», ha detto Nilsson, mentre Laffite, che Stuck aveva ostacolato per molto tempo, ha urtato la Brabham in testa-coda. Si è fermato ai box per cambiare il musetto danneggiato, ma il vero problema di Laffite era il polso ferito. In mattinata era caduto da una moto, ferendosi il polso, «Potevo guidare lo stesso, ma poi urtando Stuck ho preso un altro colpo, e dopo ho fatto fatica a guidare», ha raccontato Laffite, curando il braccio dolente dopo aver tagliato il traguardo in ottava posizione.

Le possibilità di Jody Scheckter di conservare la guida nel campionato che comunque non erano rosee, se ne sono andate del tutto al 66. giro, quando Clay Regazzoni lo ha urtato alla ruota posteriore durante la discesa verso il tratto nuovo.

Le foto assolvono PATRESE per l'incidente F.2 a ROUEN

● Dopo aver visto i films dell'incidente di F.2 della settimana scorsa, sembra che abbiamo fatto un torto a RICCARDO PATRESE. Non aveva niente a che fare con l'incidente, che ha eliminato Arnoux e Tambay e ha causato problemi a diversi altri piloti. E' stato chiaramente Ingo Hoffmann a causare l'incidente. Arnoux, all'interno di Tambay è saltato sopra le ruote della Chevron di Tambay, provocando la sua uscita di pista e il proprio testacoda nello stesso tempo. Hoffmann ha proseguito, arrivando quinto, dopo una rimonta, poiché era partito dal fondo del gruppo: un'ottima prestazione, malgrado l'errore alla partenza.



La LOTUS di Mario Andretti, pur partita male, ha trovato all'ultimo giro il guizzo per rimontare il fin'allora scatenato WATSON. La mancanza di pressione benzina che sarebbe costata la corsa all'irlandese a suo dire c'è stata comunque prima della curva decisiva del sorpasso. In quel momento le pompe funzionavano... (TELEFOTO AP)

«Sono un po' arrabbiato con Clay», ha detto Jody, il quale si è fermato sul posto per la rottura della ruota, mentre Clay ha potuto continuare arrivando settimo, contento di essere arrivato al traguardo, perché gli mancava un grosso pezzo del cerchione della ruota anteriore, però la gomma è rimasta al suo posto. Perché «un po'» arrabbiato? «Sarei stato molto arrabbiato se mi fossi trovato in zona punti, ma ero solo settimo. La mia macchina si lasciava malamente maneggiare e avevo sempre le stesse noie di alimentazione che hanno rovinato le mie prove», ha risposto Jody, prima di sparire sull'elicottero di Wolf.

E' stata una buona corsa per le due Ferrari solo per essere arrivate in zona punti, perché entrambe avevano problemi di maneggevolezza, man mano che i serbatoi diventavano più leggeri, e Reutemann è anche stato doppiato dai battistrada a solo due giri dalla fine.

La macchina di Peterson sovrasterzava talmente che si è dovuto fermare due volte per cambiare gomme, il che ha rovinato la sua corsa, e anche Brambilla si

è fermato due volte. «Già all'inizio della corsa la gomma anteriore sinistra è andata a brandelli per il forte sottosterzo e poi era costretto a fermarsi nuovamente perché la valvola è saltata», ha detto John Surtees. Brambilla è stato l'ultimo pilota a concludere la gara al tredicesimo posto, a tre giri.

Anche la Copersucar di Fittipaldi era a tre giri, fermandosi all'ultimo senza benzina. «Alla fine c'erano rimasti tre galloni nel serbatoio, ma penso che il problema era che la macchina non riusciva ad aspirarli nella lunga salita», ha detto Fittipaldi.

I primi a ritirarsi nella corsa sono stati Jean Pierre Jarier al 4. giro, dopo un testa-coda uscendo di pista e David Purley, anche lui per testa-coda uscendo di pista alla fine del rettilineo. «Ho bussato ai freni, ma non c'era nessuno a casa», ha detto scherzosamente. Il testacoda di Jarier aveva la stessa causa, solo un'altra «porta».

Patrese è durato solo sei giri, girando piano per i primi giri dopo che si era rotta la frizione alla partenza, poi pochi giri dopo, quando aveva ricominciato a funzionare, si è fermato definitivamente con un motore che fumava fortemente e faceva strani rumori, «ma tutti gli indicatori segnalavano ok» ha detto.

E' stata una giornata no per il team Shadow, che ha perso anche la macchina di Jones per rottura di uno snodo dell'albero motore al 60. giro. «Fino a quel punto tutto andava abbastanza bene e penso che avrei potuto passare Jody, benché stessi perdendo molto terreno sul rettilineo», ha detto Jones. «Il problema sarà maggiore a Silverstone».

Jeff Hutchinson

**IL RAPPORTO - CRONACA
DALLA TRIBUNA-STAMPA**

Dal guizzo di HUNT ai «numeri»

DIGIONE - La partenza viene data con tre minuti di ritardo. I ventidue piloti scaricano a terra quasi 12000 cavalli di potenza all'abbassarsi della bandiera francese e più lesto di tutti è Hunt che prende decisamente la testa della corsa.

Al termine del primo giro transitano in quest'ordine: Hunt, Watson, Andretti, Laffite, Nilsson, Scheckter, Brambilla, Jones, Lauda, Depailler, Keegan, Reutemann e Peterson.

Reutemann ha perso diverse posizioni perché a metà del primo giro è stato tamponato da Mass che lo ha mandato fuori traiettoria. La Ferrari tocca il cordolo, da sotto si sprigionano scintille ma Reutemann è bravo a rientrare e perde poche posizioni.

Al giro successivo è sempre Hunt a guidare il carosello; Jarier che già sulla linea di partenza aveva avuto problemi

ai freni esce di pista e rientra ai box lentamente.

Mass nella tamponata a Reutemann ha una bielletta dello sterzo piegata; si ferma ai box e riparte in ritardo. Al giro successivo tocca a Purley ritirarsi dopo uno spettacolare testacoda che lo manda nel prato con il musetto danneggiato e l'inglese non può ripartire. Le posizioni fino al dodicesimo posto rimangono invariate con il solo Hunt che ha perso la testa della corsa al quinto giro: corsa che ora è guidata con bella baldanza da Watson davanti a Hunt.

Andato in testa Watson può dare fondo alla potenza del suo motore e giro su giro guadagna sui suoi avversari.

Si ritira Patrese per la rottura del motore mentre al decimo giro Watson guida la corsa con cinque secondi su Andretti, sette su Hunt, quattordici su

Laffite; seguono più distaccati Nilsson, Lauda, Scheckter, Jones, Reutemann e Peterson.

La media di Watson è fino a questo momento di 182,023 kmh.

Si toccano Brambilla e Reutemann: il ferrarista è la seconda volta che si tocca con un avversario. Questa volta perderà un piombo della ruota anteriore e la macchina nelle frenate vibrerà moltissimo.

Ciò rende onore all'argentino che sta facendo una bellissima corsa. Si deve fermare Brambilla per una gomma dechappata che quelli della Goodyear gli hanno cambiato all'ultimo momento sulla linea di partenza e per il bravo Vittorio la corsa finisce qui. Continuerà per onore di firma ma un pneumatico si sgonfierà più tardi.

In testa sempre Watson che sta guidando con grinta la corsa come non mai. Alle sue spalle Andretti Hunt e Laffite. Merzario che sta facendo una corsa onesta e sta cercando di passare Stuck in difficoltà perché si è toccato con Depailler che era in quel momento in decima posizione e si è dovuto ritirare con una sospensione rotta, quando cerca di passarla la macchina non risponde bene, ma poi lo passa di forza e si avvicina a Regazzoni che è in nona posizione. Purtroppo come per Brambilla e Patrese è una giornata no per i piloti italiani e dopo cinque giri, quando si è avvicinato ulteriormente a Regazzoni, si rompe il cambio e per Arturo l'avventura del GP di Francia è finita.

Trentesimo passaggio in testa Watson in 37'32"18 alla media di 183,871 kmh, alle sue spalle Andretti sempre a cinque secondi, Hunt a otto, Laffite a ventidue con attaccato Nilsson; un po' più indietro Lauda poi Scheckter che è stato passato dal ferrarista all'undicesimo passaggio, Jones, Reutemann che sta andando furiosamente poi Regazzoni, Ian Scheckter, Fittipaldi, sempre in crisi, mentre è precipitato in terz'ultima posizione Peterson dopo una fermata ai box per cambiare una gomma.

La corsa sta vivendo sulla lotta fra Watson e Andretti mentre alle spalle dei due mattatori la lotta è fra Hunt, Laffite e Nilsson, mentre Lauda dà l'impressione ora che la sua Ferrari ha i serbatoi mezzi vuoti di andare meno forte e non ce la fa a guadagnare sullo svedese.

Il miglior tempo sul giro è di Watson in 1'14"40 alla media di 183,871 kmh.

Cominciano le fermate per Ian Scheckter con gravi problemi prima di gomme poi di musetto anteriore che si è storto forse in un testacoda mentre Watson sembra guadagnare terreno su Andretti.

Cinquantesimo passaggio Reutemann passa Jones e si piazza in ottava posizione: Watson sta girando alla media di 182,143 kmh. Il suo vantaggio su Andretti è leggermente diminuito per un sorpasso di Brambilla che ha favorito Andretti ma meno Watson, in terza posizione Hunt a tredici secondi, quarto Laffite quinto Nilsson poi Lauda che è alle spalle dello svedese e non tenta neppure di passarla perché vede che la macchina non ce la fa e lui di suo non dà molto.

Lotta all'ultimo centimetro fra i due mattatori di questo GP, è una lotta avvincente che non si vedeva da tempo, due piloti eccezionali, «pedone» di Nazareth contro il «pedone» irlandese: una lotta di titani, due macchine eccezionali la Brabham Alfa Martini grazie ad un motore super tigre e la nera Lotus grazie ad un perfetto equilibrio di tutte le sue parti.

Sessantesimo passaggio, sono 228 km. In testa meno di due secondi di distacco il solito Watson poi Andretti, Hunt che sta facendo una corsa come l'anno scorso quando inseguiva il titolo mondiale, Laffite che in casa deve dimostrare di essere degno del GP di Svezia appena vinto, Nilsson, Lauda e Reutemann troppo distaccato dal suo compagno di squadra per prenderlo (ma guadagnerà molti secondi e al termine gli sarà vicinissimo).

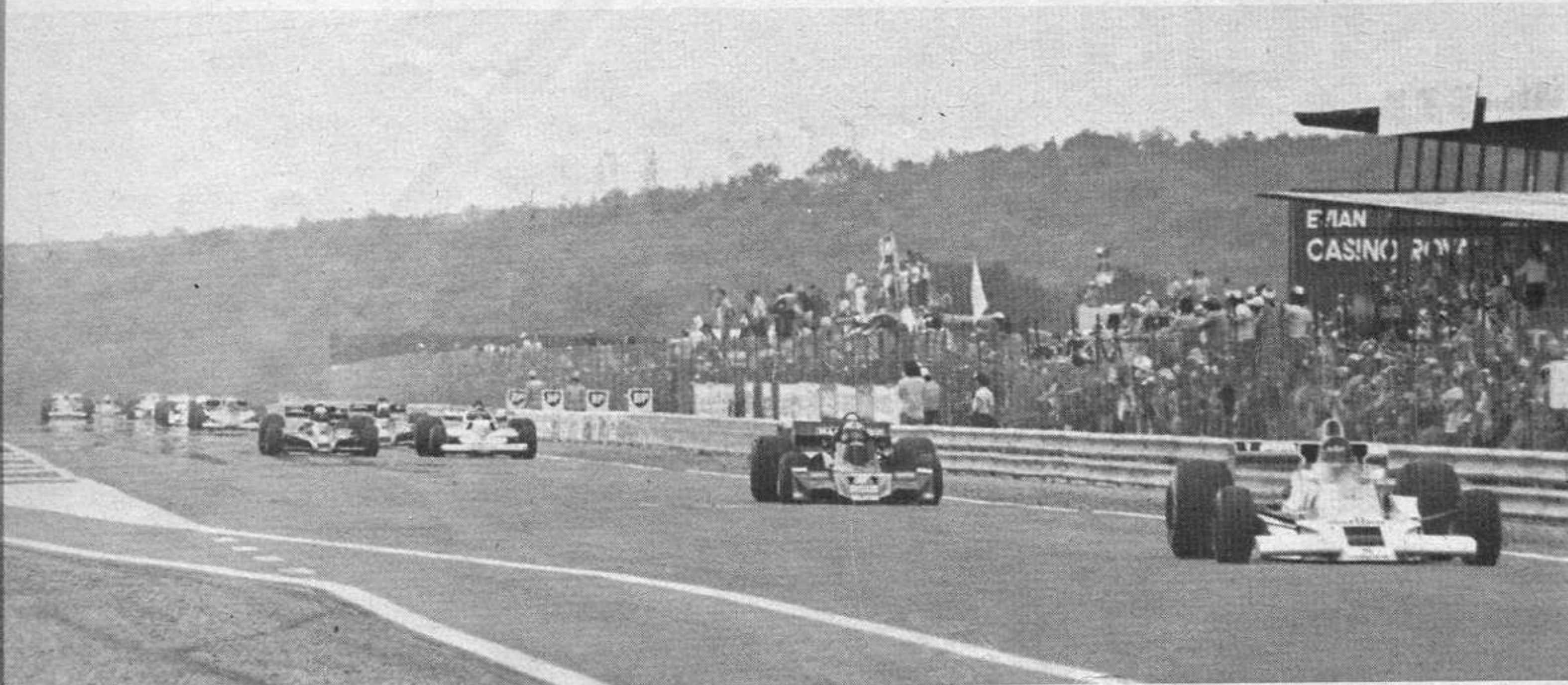
Si ferma proprio al sessantesimo giro Jones con la Shadow perché si è rotto un semiasse, anche quella di Jones una bellissima corsa non assistita dalla fortuna.

Cinque giri dopo mentre i due marziani Watson e Andretti lottano sempre tenacemente, ma sembra che Watson possa resistere, si toccano Regazzoni e Scheckter non per colpa dello svizzero e al sudafricano si rompe il cerchione posteriore sinistro e la sua corsa è

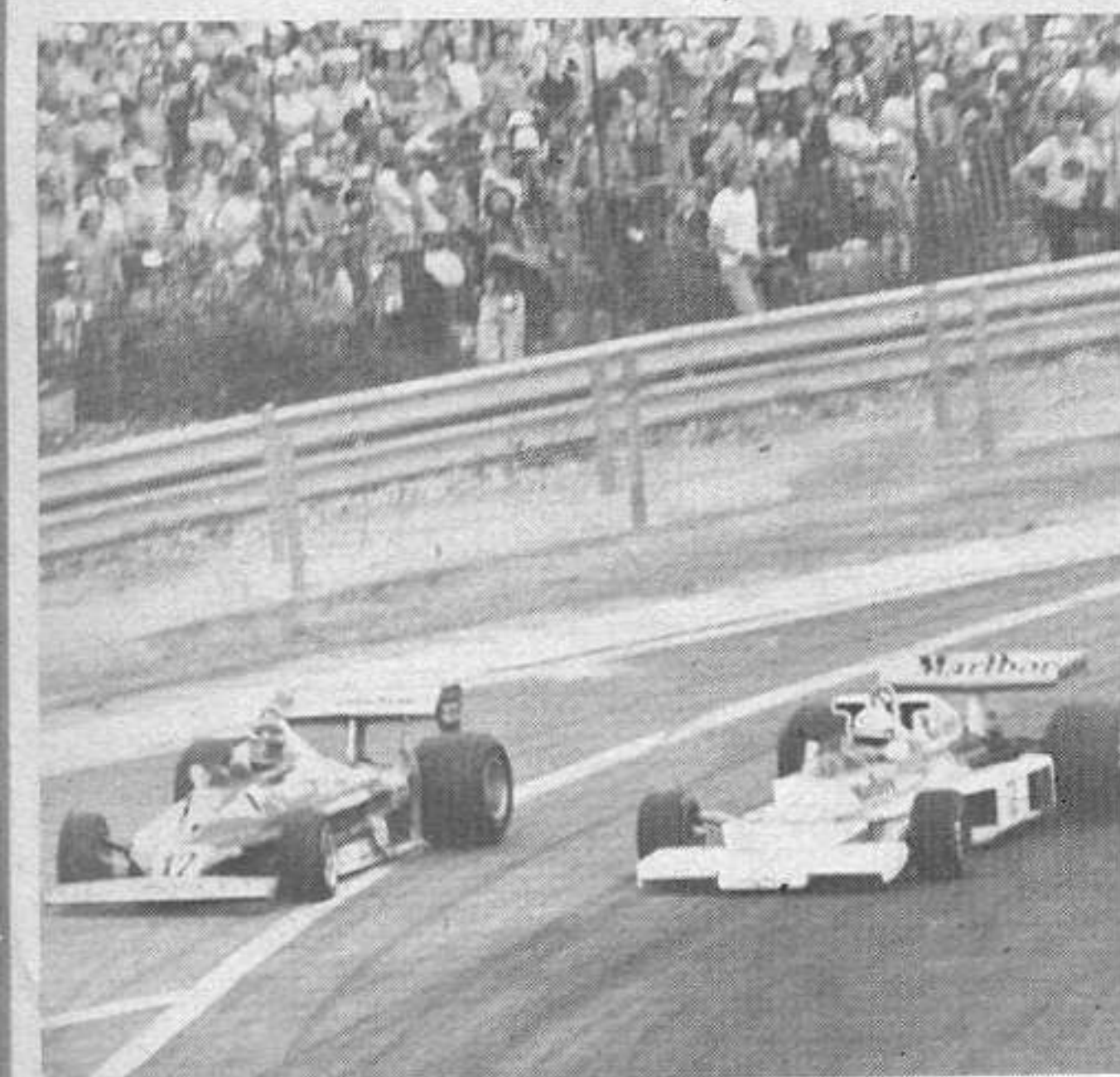
Giancarlo Cevenini



CONTINUA A PAGINA 28



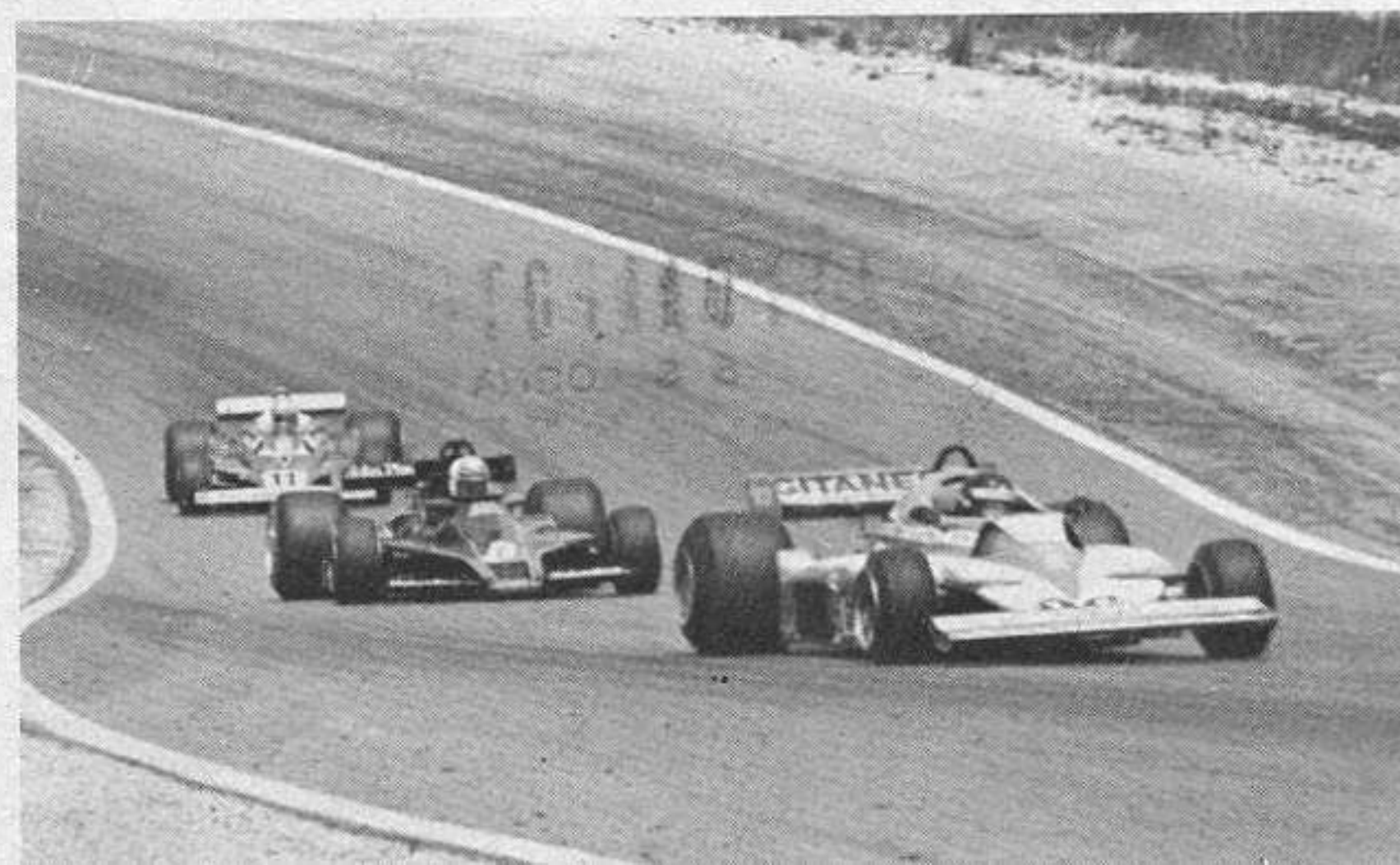
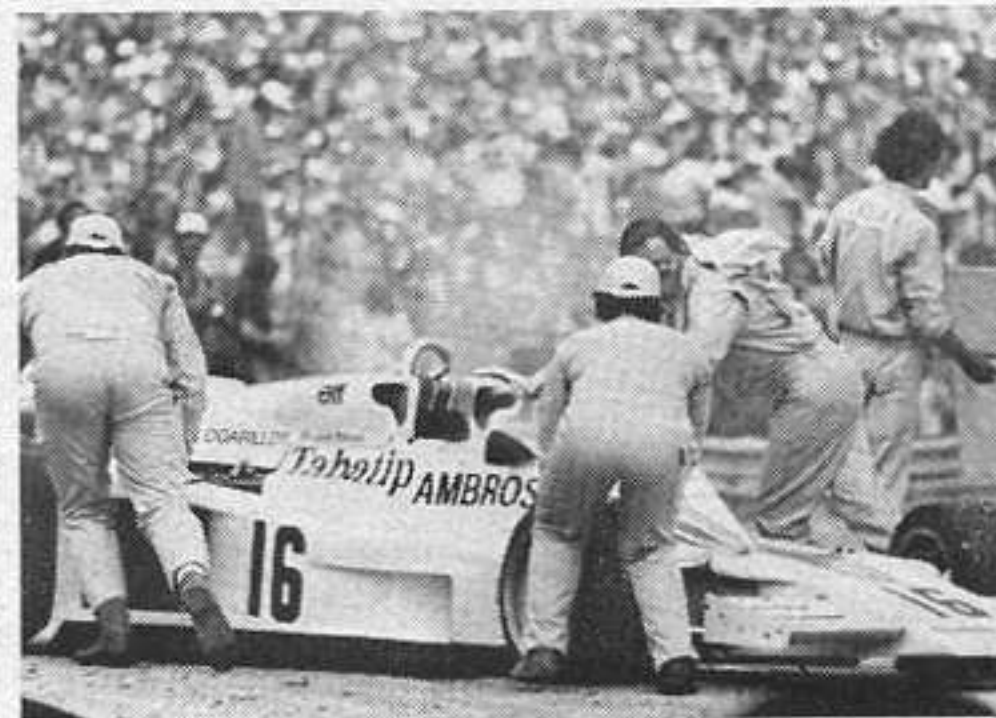
La bandiera francese si è appena abbassata sulle 22 F.1: Hunt è già nettamente al comando davanti a Watson mentre Mario Andretti che dalla pole position ha fatto pattinare le ruote è affiancato da Jacques Laffite

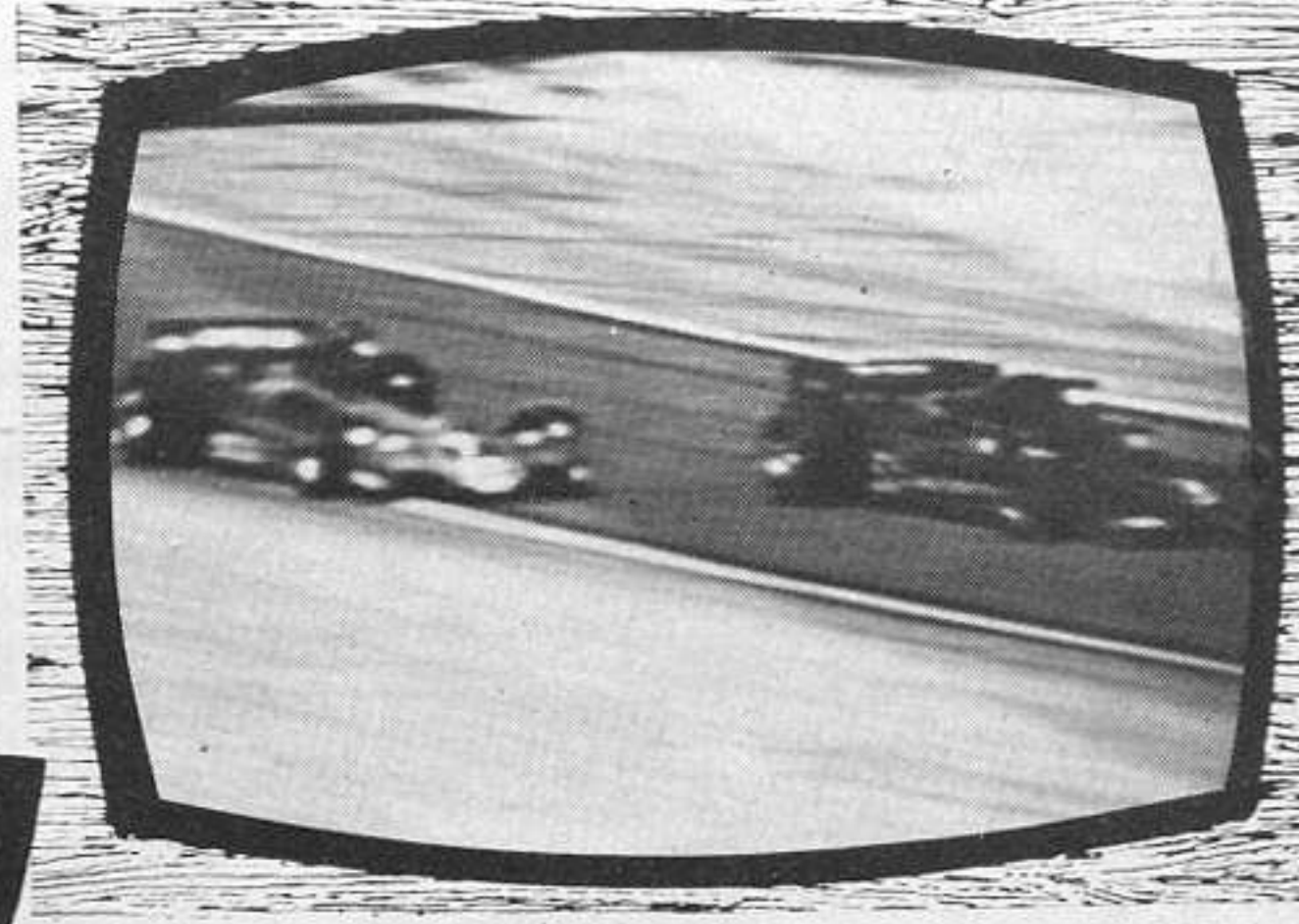
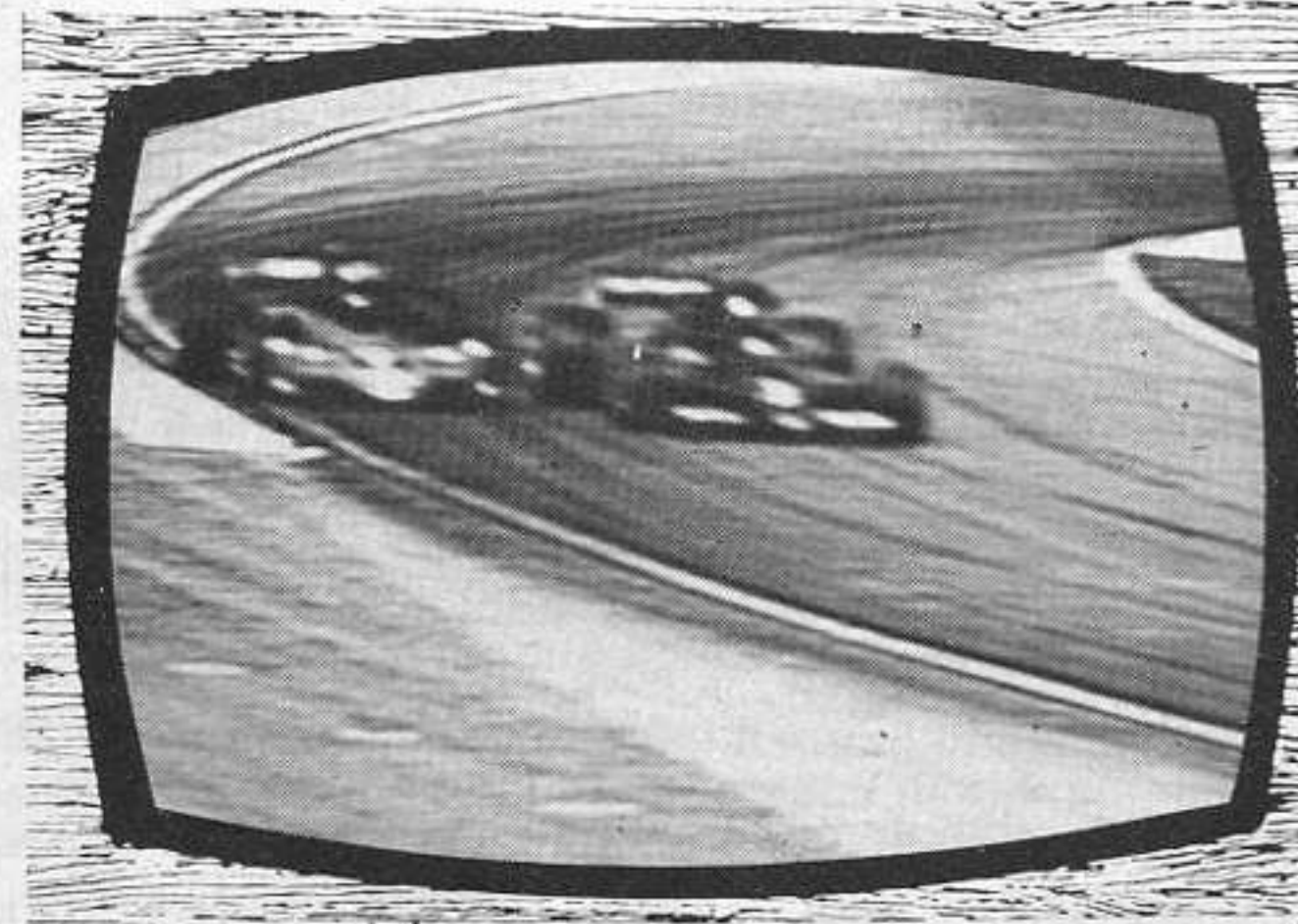
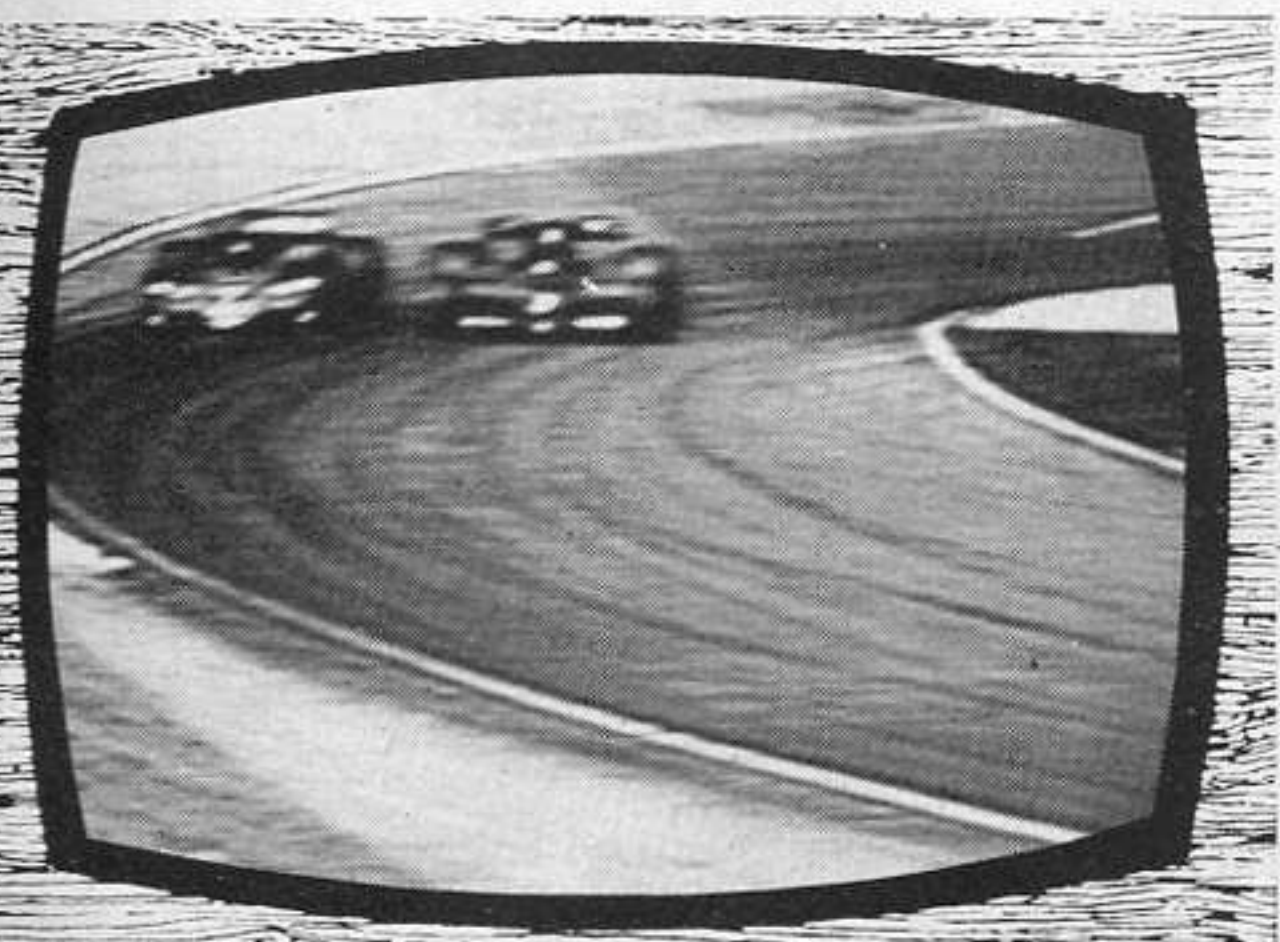


Sopra, il contatto tra Mass e Reutemann ha danneggiato entrambi. Sotto, Brambilla davanti a Depailler, Stuck e Keegan mentre Patrese gira largo



Sopra, Watson ha appena passato Hunt e se ne va di forza. A destra si sposta la macchina di Patrese ferma per la rottura del motore. Sotto, il trio di rincalzo: Laffite, Nilsson e Lauda in entrata di curva





QUI il SORPASSO



ECCO COM'È DIVERSO GIUDICARE POTENDO AVERE SOTT'OCCHIO TUTTO IL PERCORSO...

Non si è vista in televisione la «sfortuna» di WATSON

Documentato, a destra, in moviola il sorpasso di Andretti ai danni di Watson, nell'ultimo giro. Dopo aver fatto le due curve più strette della nuova «bretella» all'esterno Andretti si infila con decisione all'interno della curva Gorgeolles lasciando di stucco il suo avversario

NEL COLLEGAMENTO con i nostri inviati a Digione, ci siamo convinti come la televisione abbia cambiato anche lo sport automobilistico. E come non sia più possibile raccontare una corsa seguendola solo da un punto della pista o semplicemente ascoltando i racconti dei protagonisti. Le verità fanno presto a trovare degli aggiustaggi a volte di comodo. Ci sono delle componenti che le telecamere non possono registrare (componenti di avarie ecc.) ma per il resto esse registrano tutto con freddezza e, specie se c'è la possibilità di riesaminare la vicenda in moviola, qualsiasi dubbio può essere fugato.

Proprio per dimostrare al lettore come AUTOSPRINT tende a restare sempre il più fedele ai fatti, vogliamo ora presentarvi un «retrospectiva» di redazione, su come si arriva alla compilazione della rivista, sempre tenendo nel massimo rispetto il dovere verso i lettori. Vi presentiamo le note telex intercorse, subito dopo il GP, tra il nostro Giancarlo Cevenini a Digione e il direttore che aveva seguito, come milioni di Italiani, la corsa in TV al teleregistratore di redazione.

Come leggerete, Cevenini ha raccolto subito le «scusanti» partite dai boxes Brabham-Alfa per Watson e che hanno accreditato l'amaro sorpasso all'ultimo giro, ad una improvvisa carenza di carburante, riducendo praticamente la vittoria di Andretti a un episodio di buona sorte.

In realtà, chi ha visto tutto il percorso come noi in TV (e come non potevano fare i giornalisti sul posto non avendo il dono dell'ubiquità) ha potuto constatare ben diversa la realtà agonistica, come gli stessi cronometri, momento per momento, d'altronde dimostravano a chi avesse avuto voglia di adoperarli. La improvvisa carenza di carburante per Watson può essere pure stato una conseguenza di facilitazione per Andretti, ma era da 20 giri buoni che l'irlandese era nel mirino Lotus, che gli tornava sotto con decisione nel tratto finale, quando i doppiaggi avevano finito di ostacolarlo. Avrebbe fatto meno impressione una giustificazione di Watson riferita al deterioramento delle gomme come sembrava accreditare lo scomposto suo uscire proprio da quella che sarebbe stata la curva decisiva, con vistose correzioni all'avantreno. In diversi di quei momenti Watson ha perduto di pacca alcuni decimi. Di contro lo stesso Andretti, come ha notato Patrese, aveva una gomma posteriore segnata nel suo deteriorarsi e nonostante ciò ha tentato gli affondi.

Ma leggete il telex delle 16.30 dopo fine corsa.

CEV. - Sapete che Watson è rimasto senza benzina a 800 metri dal traguardo?

SAB. - Non est esatto. Watson è rimasto senza benzina nel giro dopo l'arrivo Andretti lo aveva superato da maestro nella curva, quella cui si arriva in salita e poi si va in discesa. In tv è stata scena favolosa si è visto Watson che nelle due precedenti curve ha tenuto Andretti dietro, ma per far questo non ha potuto ripetere l'exploit nella terza curva che seguiva e Mario l'ha passato di forza fuori traiettoria impedendogli di uscire di motore.

CEV. - Non so. Io ho visto nella curva in discesa più a sinistra che Watson era fuori traiettoria. Mario lo ha affiancato e hanno fatto assieme un pezzo di strada. Dice Watson che quando ha accelerato la macchina ha cominciato a borbottare. Borbottava ancora quando ha tagliato il traguardo molto distaccata da Andretti.

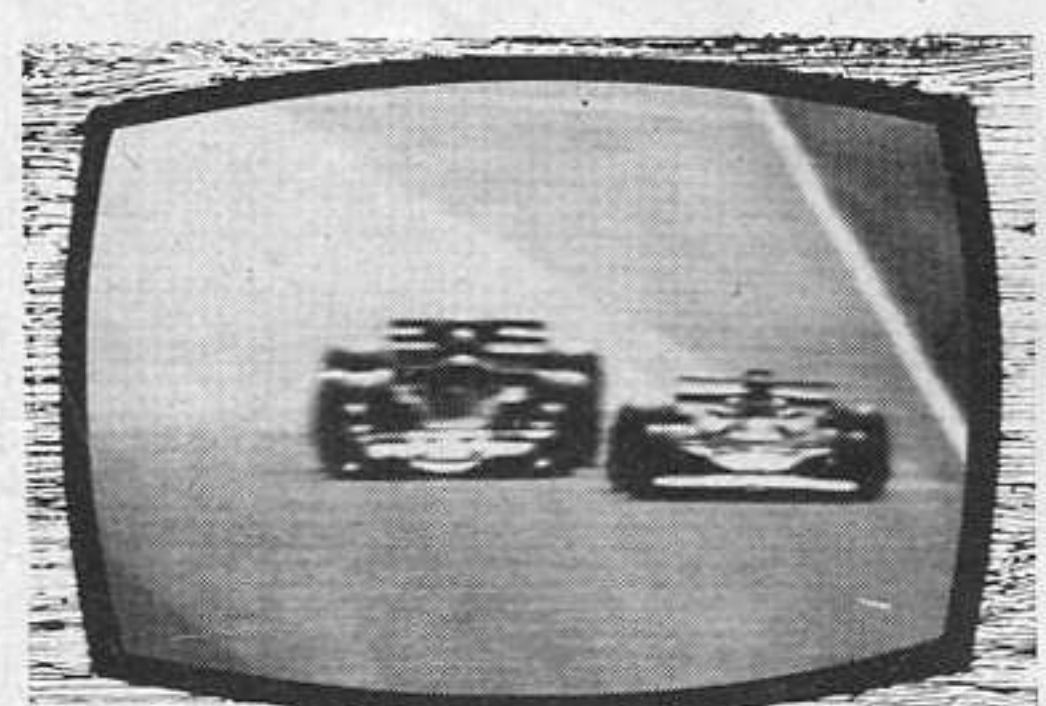
SAB. - Non est tutto vero, perché si è visto che in pratica all'arrivo era nella scia di Andretti e subito dietro Lauda. E' stato Andretti che lo ha sorpassato nel momento in cui si è trattato di far valere anche il cuore.

CEV. - Non so che dire. Hanno controllato il serbatoio della Brabham e non c'erano tre litri di benzina, con tre litri la pompa non pesca più mi hanno detto Murray e Ecclestone...

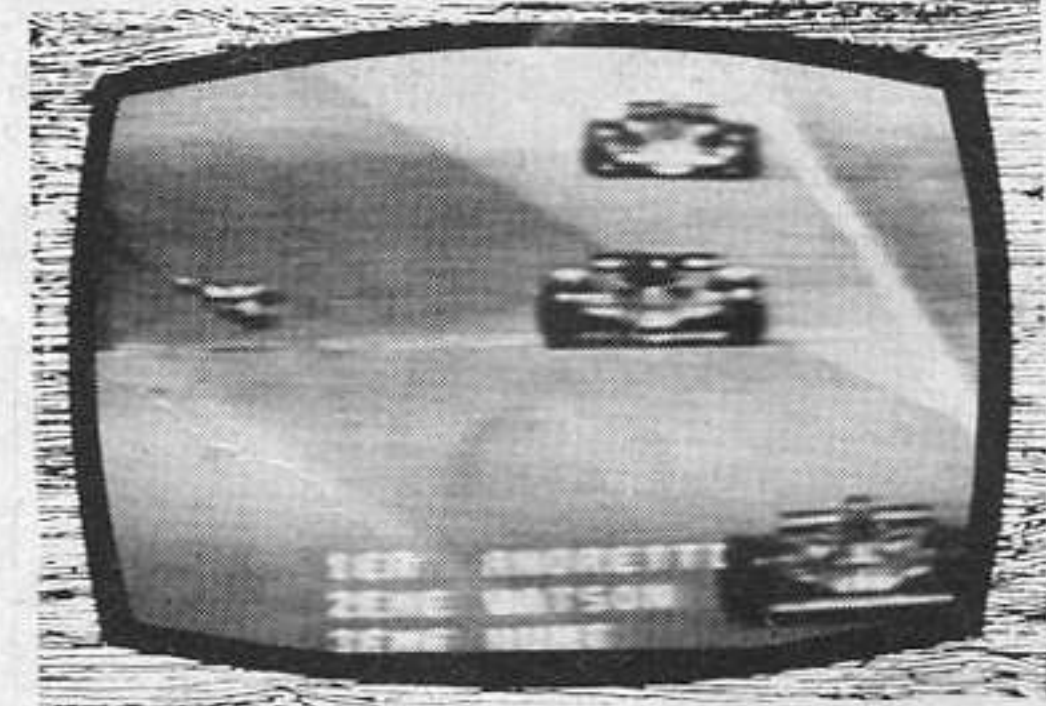
SAB. - Ma certo che debbono dire così! Ma che vadano a vedere i giri subito prima. E leggano come e dove Andretti ha rimontato, nonostante quello che gli hanno fatto perdere prima Scheckter e poi Peterson quando aveva già preso Watson!...

CEV. - Dopo cerco di parlare con Andretti e sento cosa dice. Ripeto che con tre litri di benzina nel serbatoio come aveva all'arrivo Watson, la pompa non pesca più, mi hanno detto. E Andretti sembrava all'ultimo giro distaccato davanti molto.

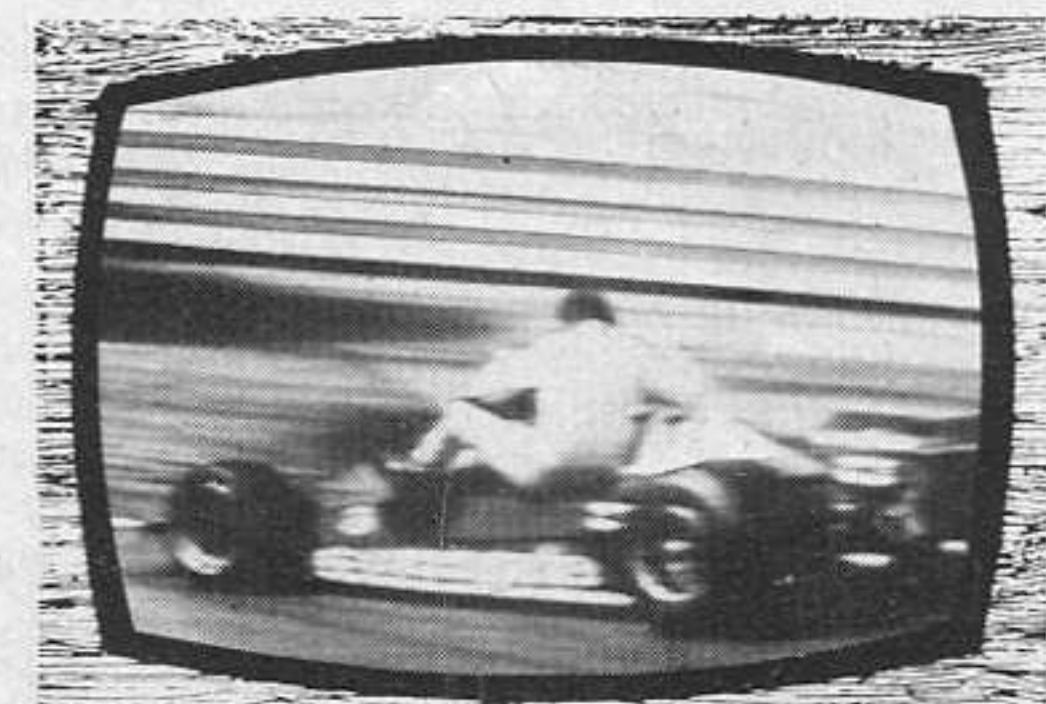
SAB. - Bisogna smettere di credere alle favole come nel calcio. Ora per l'automobilismo si sta ripetendo il caso Carosio. Con la tv le balle non si raccontano più. E' stata la fase precedente che avalla quello che dico. Fate parlare pure Wat-



Momento storico: ore 15,40, la Ferrari di Reutemann viene doppiata, sopra, dall'Alfa di Watson, mentre Lauda, sotto, sfugge al doppiaggio proprio sulla linea del traguardo



Sotto, Watson fermatosi senza benzina lungo la pista dopo aver tagliato il traguardo viene raccolto da Lauda che lo porta così ai box



son e Ecclestone, ma nel fare il commento bisogna tener conto di quello che non avete visto e che tutto il mondo ha invece visto in TV. Cioè un davvero leggendario confronto ruota a ruota tra Watson e Andretti. E' stato un numero da alta scuola automobilistica, come non se ne vedevano più. E Watson non sembrava certo uno in difficoltà, se non per la grande qualità dell'altro. Un altro pilota non avrebbe vinto in quel modo oggi.

Il curioso è che, dopo la nostra prima conversazione, ritornato nel box Brabham a far notare le impressioni riportate da chi era al video, mentre al corrispondente dell'ANSA veniva detto che si era trattato di una defaillance al LIMITATORE DI GIRI, le informazioni per Cevenini erano che i controlli del carburante rimasto avevano dimostrato che nel serbatoio i tre litri «soli» erano addirittura diventati «mezzo litro». D'altro canto (come leggete nelle interviste di Huntchinson a pag. 25) l'irlandese ha fatto risalire la defaillance di carburante alla curva precedente a quella del sorpasso. Lì aveva già in funzione la pompa elettrica. Peraltro generosamente, Andretti ha ammesso di aver notato un inceppamento del rivale, ma ha supposto una «cambiata» sbagliata. Il che vuol dire errore.

CEV. - Ho parlato con Andretti. Lui aveva pensato che Watson o avesse sbagliato la cambiata oppure non gli fosse entrata la marcia quando hanno accelerato. Ha visto che Watson non è stato pronto. Nei box poi hanno svuotato i serbatoi e vi era un mezzo litro di benzina, Mario ha detto che dev'essere successo qualcosa a Watson altrimenti difficilmente ce l'avrebbe fatta.

SAB. - OK. Ma allora i problemi di Watson erano nati da 30 giri se ha perduto secondi di vantaggio per due volte.

CEV. - Sono stati i sorpassi. Vedrai nella cronaca che Brambilla ha favorito Andretti e ha ostacolato Watson, facendogli perdere più di un secondo. All'ultimo giro aveva oltre un secondo di vantaggio...

SAB. - In confronto — a parte che non è

Dai boxes

CONTINUAZIONE DA PAG. 26

finita. Era in quel momento in decima posizione.

Un grido di delusione dei settantamila presenti! Laffite in quinta posizione si tocca con Stuck che si gira davanti a lui. Rompe il musetto e deve rientrare ai box per cambiarlo.

Quando ripartirà sarà in nona posizione fuori dalla zona punti per il campionato.

Anche per Stuck è finita: ha infatti bucato una gomma nella toccata con Laffite e deve ritirarsi ma era molto indietro nella classifica.

Dieci giri dalla fine, Andretti tira da par suo ma sembra non potercela fare. Chapman scuote la testa ma dice a Ferguson «Le risorse di Mario sono tante e bisogna aspettare l'ultimo giro». In testa sempre Watson con sei decimi su Andretti poi Hunt a venti secondi, Nilsson Lauda Reutemann sono gli unici a giri pieni; dopo distaccati di un giro

Regazzoni Fittipaldi Laffite Keegan Mass Peterson e Brambilla ultimissimo.

Iniziano i dieci giri ultimi del più bel GP degli ultimi anni. Andretti attacca Watson che sembra non farcela poi invece resiste aiutato nel sorpasso di Peterson, ma poi verrà ostacolato involontariamente da Brambilla mentre Andretti trova subito via libera con il monzese. Il vantaggio aumenta leggermente e al 75. passaggio il vantaggio di Watson è di 1"9.

Sembra ormai cosa fatta. Anche Andretti sembra convinto ma da quel combattente che è e che tutti conosciamo non desiste e non dà tregua all'irlandese e alla sua stupenda vettura. Si avvicina leggermente negli ultimi giri ed all'ultimo giro è a un secondo.

Watson sembra controllare agevolmente la corsa e la vittoria sembra sua ma nelle due curve dietro i box prima della curva in discesa l'irlandese è fuori traiettoria per non fare passare Andretti. Anche alla curva a sinistra è fuori traiettoria e Andretti lo affianca. Fanno assieme il breve rettilineo e nella salita con la curva a sinistra Andretti accelera e infila Watson.

Si dirà che è rimasto senza benzina.

Mario dice di aver avuto l'impressione che Watson o avesse sbagliato la cambiata o che avesse noie ad inserire la marcia.

Fatto sta che la Brabham Alfa Martini riprende con un attimo di ritardo che è fatale per la prima vittoria in F. 1 del motore Alfa. Andretti a 800 metri dal traguardo è in testa. Il motore di Watson borbotta e fra lo sgomento e l'incredulità generale è Andretti scambiato in un primo momento per Nilsson poi quando si crede abbia vinto la Brabham Martini ci si accorge che quella freccia nera che è passata non è Nilsson ma Andretti.

Sgomento Ecclestone si rimpicciolisce. Chiti è bianco. Il motore di Watson transita sotto il traguardo borbottando e alla fine il pilota dirà che è rimasto senza benzina.

In realtà nel serbatoio ce ne sono tre litri ma dicono che non bastano per pescare e forse è successo questo nell'ultima salita dell'ultimo giro.

Chapman fa salti di gioia, non crede ai suoi occhi; il pubblico è in delirio per la corsa stupenda di Watson e Andretti.

Alle spalle dei due Hunt, autore di una bella gara, un terzo posto meritato che rilancia il biondo in decadenza. Il vantaggio di Andretti su Watson è di un secondo e cinquantacinque centesimi. Quarto è Nilsson autore di una gara molto bella. Non ha avuto problemi a tenere dietro Lauda il quale si è accontentato del quinto posto. Non ce l'avrebbe fatta a prendere la Lotus e con i due punti conquista la vetta della classifica mondiale.

Dietro a Lauda il bravissimo Reutemann, autore di una corsa da accomunare a Watson e Andretti. E' sesto a un giro, ma va tenuto conto che è stato tamponato una volta e poi è stato toccato da Brambilla. Seguono Regazzoni poi Laffite, Mass, Keegan, Fittipaldi, Peterson e Brambilla.

DA ANDRETTI SUPERECORD

La festa ALFA guastata già in prova

DIGIONE. Finirà la benzina (ma non capita solo a lui), o tamponerà, ma alla fine il miglior binomio uomo-macchina della F. 1 è Andretti-Lotus. Un Andretti che Ferrari aveva giudicato: «...pilota buono solo per le piste americane, ma non tanto adatto al G.P. europei», si sta dimostrando all'altezza dei più celebrati campioni di ogni tempo.

Senza smargiassate, senza alle spalle un «coro» di fogli stampati, Mario assieme a Chapman e C. sta spopolando. Anche a Digione, in una pista difficile, che per dirla alla Reutemann, «...sembra disegnata da un ubriaco, perché è tutta alla rovescia...», Andretti ha dato la zampata, 1'12"21 alla media di 189,474 kmh, distaccando anche il suo ormai tradizionale avversario Watson, mentre ancora una volta si è vista la grinta di Hunt, con la nuova M26, a 52 centesimi di secondo dal grande Andretti...

Hunt non più in odore di «santità», in Inghilterra e alla McLaren (tanto che potrebbe approdare... ma lo diciamo in altra parte del giornale) ha sofferto molto ma ha sfoderato una grinta che aveva solo l'anno scorso quando sentiva per l'aria il titolo mondiale. Va bene la grinta, ma indubbiamente la macchina con le ultime modifiche ha fatto un notevole balzo in avanti che l'ha posta al vertice con il motore speciale Cosworth (che ha anche la Tyrrell) in alluminio, disegnato come quello al magnesio, oggi fra i più competitivi del lotto — otto — cilindri. Ma andiamo per ordine cominciando dalle prime prove di venerdì, in totale due ore e mezza.

Nei primi novanta minuti emerge Watson che mantiene la «pole position» provvisoria alla fine della giornata ottenendo il miglior tempo 1'12"83; alle sue spalle ad un soffio il solito Andretti a tre centesimi di secondo. Watson si dice contento del tempo ottenuto ma dirà che sarà difficile migliorarlo, «...il motore c'è, ma il telaio manca, qui è un circuito molto di telaio... vedremo».

Andretti: «...sì la macchina va bene, ho individuato qualche piccola cosa che non va nel posteriore, ma non riusciamo a metterla in ordine, quando lo faremo la Lotus avrà ancora una pole position...».

A conferma che la Lotus con il suo differenziale a piccole frizioni è diverso dagli usuali, e che ormai gli altri staranno copiando, è il terzo tempo di Nilsson, anche lui scontento della macchina che non risponde come vorrebbe ma accreditato di 1'13"03 si delinea già la minaccia Hunt; il campione del mondo è alle spalle di Nilsson in quarta posizione, davanti a Laffite che ha la vettura che non tiene bene la strada, non ha grip...

Sparita quella noiosa forma influenzale che aveva fatto temere per gli «orecchioni», Reutemann, preciso nei collaudi, veloce, serio, più del suo compagno di squadra, che è nato praticamente sulla macchina, ha dimostrato se non altro di avere la fantasia di un latino, e non la freddezza tanto conclamata e «venduta» per «computer», tanto da riuscire a fare con una macchina dal «male oscuro» un tempo che sembra un sogno dopo il Belgio e la Svezia. Sesto tempo 1'16"36, Reutemann è davanti anche al futuro pilota della Ferrari e leader della classifica mondiale Scheckter (Jody ovviamente).

Ottavo tempo per un Lauda svogliato, ormai invisibile anche ai suoi meccanici più fedeli (che lo seguiranno in Alfa Brabham Martini leggi Cuoghi) perché ormai in Ferrari sembra stia cercando solo la lite, per essere messo fuori invece che andarsene lui...

Lauda sembra non abbia voglia di fare queste prove in particolare ora che la macchina non va e questa sua sfiducia si propaga anche al team dove le simpatie sono ovviamente per Reutemann che invece è più coscienzioso e preciso. Alle spalle di Lauda, Jones, Depallier con la sei ruote (ancora per poco) allargata come carreggiata anteriore di 30 cm., poi l'altra Brabham Alfa Martini, quella di Stuck.

Dodicesimo tempo per Mass che aspettava la M26 che non è arrivata e deve correre ancora per un po' con la vecchia 23, poi finalmente in tredicesima posizio-



Sopra, Niki Lauda alle prese con Scheckter. Il sudafricano a Digione ha avuto un sacco di problemi. Sotto, Regazzoni davanti a Merzario, poi Stuck e Ian Scheckter. Tra breve Stuck si fermerà stranamente ai box, dopo essersi reso conto di non essere in grado di tenere il passo di Merzario



Dal video

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

vero l'ostacolo di Brambilla il quale ha alzato correttamente il braccio. Andretti ha perso per due volte, quando aveva preso Watson, ben un secondo con Peterson e con Scheckter. Tutti hanno visto i sorpassi in TV. Io li ho persino cronometrati perché le riprese erano totali.

Questo «DIETRO LE QUINTE di AUTOSPRINT» in occasione di Digione serve a dimostrare ai nostri lettori soprattutto, al di là dell'episodio particolare, come per ogni avvenimento ci comportiamo per arrivare a dare al lettore un quadro il più possibile sereno delle vicende agonistiche. Anche dai pareri diversi degli stessi componenti dello staff redazionale salta fuori, con tutti i fatti, la ricostruzione che appare più attendibile. Una cosa è certa. Se la televisione ha cambiato il modo di raccontare le partite di calcio (alla radio Carosio poteva farci vedere quello che lui «sentiva»), se la TV con le immagini del Vietnam ha creato la crisi delle coscienze americane, è ovvio che anche la corsa automobilistica — nel momento che arriva diretta nelle poltrone di mezzo mondo — non concede più molto ai carambolages delle verità. Certo i retroscena contano, contribuiscono a chiarire, a spiegare (come è stato nel caso del dequaperamento progressivo delle Ferrari negli ultimi mesi che nemmeno i racconti addomesticati dei telecronisti e cronisti ha potuto alla lunga nascondere), ma l'evidenza, specie se col cronometro alla mano, non può essere addomesticata. E pensiamo che i nostri lettori (e telespettatori) ora potranno meglio capirci e accettarci.

Retrosцена a DIGIONE

- Visti in circolazione, oltre alla famiglia Rebaque, anche taluni importanti PERSONAGGI della vita pubblica MESSICANA.
- Sono venuti a prendere contatto con i costruttori e con i responsabili della FIA per ottenere che al Messico sia di nuovo assegnata una data nel calendario del mondiale, cosa che tuttavia pare abbastanza improbabile per il momento, visto che il calendario è fin troppo nutrito.
- Inspiegabilmente ECCLESTONE durante la prima sessione di prove ha dato ordine a Watson di rientrare ai box, quando aveva il miglior tempo ma, cosa più importante, nel momento in cui il pilota non aveva

nessuno davanti e avrebbe potuto migliorare il suo tempo già buono. Quando Chiti ha visto fare questo, parlava da solo...

- Lo hanno soprannominato MISTER BRETELLE, l'ing. Noretto della Ferrari che in questa occasione ne ha sfoggiato un paio molto eleganti bleu e strette.
- SURTEES si lamenta di come non ci sia più tempo per poter lavorare attorno alle macchine per poterle sviluppare alla luce delle esperienze fatte in pista. «I GP sono troppo vicini gli uni agli altri», ci ha detto «Solo grandi squadre come la Ferrari possono permettersi un doppio lavoro a casa e sui posti di gara». Surtees per cercare di ovviare a questo inconveniente, da questo GP ha lasciato a casa tre meccanici a lavorare allo sviluppo della sua F. 1 e a farne una nuova con molte modifiche che dovrebbero debuttare al GP di Germania.

ANCHE DUNLOP E PIRELLI AVEVANO OSSERVATORI IN FRANZIA

La guerra-gomme sta per scoppiare

DIGIONE - Doveva aver inizio al Gran Premio di Francia, per la presenza della Michelin sulle Renault, ma la guerra delle gomme è rimandata, come data di inizio, al Gran Premio di Gran Bretagna. Che stia per scoppiare, comunque, non vi sono dubbi. E non soltanto per il duello Goodyear - Michelin, ma anche per altri. Infatti a Digione, tra gli altri, sono stati visti in giro personaggi appartenenti ad altre marche, che non sono certo venuti a Digione per fare del semplice turismo. C'era gente della Dunlop, e c'era gente della Pirelli. Il signor Gariboldi, per esempio, che non deve essere venuto soltanto per vedere le macchine dell'Alfasud, tanto è vero che non ha assistito alla corsa ma se n'è andato sabato mattina.

Per restare comunque nel campo della attualità stretta, diciamo che la Goodyear aveva portato a Digione, come previsto e come vi avevamo annunciato, le gomme di costruzione morbida ed a mescola tenera che erano state utilizzate nel Gran Premio del Giappone.

Gomme che sarebbero state messe a disposizione delle squadre nel caso si rendessero necessarie, vale a dire nel caso che la Michelin avesse ottenuto tempi di alto rilievo.

Poiché la Michelin non c'era, queste gomme sono rimaste sul camion Goodyear, dal quale saranno fatte uscire di certo a Silverstone.

● Dalla casa madre della GOODYEAR in USA hanno mandato un telegramma in Inghilterra specificando chiaramente di dare tutta l'assistenza possibile alla Ferrari e di dare alla Casa di Maranello tutte le gomme che vorranno ovviamente, è scritto, se diamo « certe » gomme alla Ferrari dobbiamo essere in grado di darle anche a tutti gli altri team, ma si raccomandano nel telex di dire sempre sì alla Ferrari e di assecondarla in ogni più piccolo desiderio.

● Le gomme GOODYEAR per la F. 1 costano circa 200.000 lire l'una. Se non guadagna in F. 1 la casa americana guadagna nelle altre formule, dove le gomme le vende mentre in F. 1 le dà gratis ai suoi team. Anche a Le Mans è stato un successo finanziario per la Goodyear in quanto le gomme gratis le ha date solo all'Alpine Mirage.

**TYRRELL, ENSIGN
E McLAREN M. 26**

3 macchine molto rinnovate

DIGIONE - Notevoli novità tecniche su almeno tre macchine di questo Gran Premio (Tyrrell, Ensign, McLaren M26), e parecchie piccole cose sulle altre.

Le più evidenti sono state quelle delle TYRRELL di Depailler, che ha ripetuto molte delle soluzioni viste sulla macchina laboratorio che ha partecipato alle prove della settimana scorsa.

La nuova forma del musetto, determinata dalla presenza di due radiatori olio anteriori, era la cosa più in vista, cui si è aggiunta peraltro anche una evidente differenza anteriore, data dall'allargamento notevole della carreggiata delle doppie piccole ruote, ottenuta con una modifica al telaio, dotato di due coppie di estensioni laterali sulle quali sono state issate le sospensioni (rimaste inalterate). Questo allargamento è stato davvero rilevante, trattandosi di quasi sei pollici per parte (5,7) vale a dire di 14,47 centimetri, il che dà un totale di allargamento della carreggiata anteriore di quasi 29 centimetri.

Valore molto alto, come si vede.

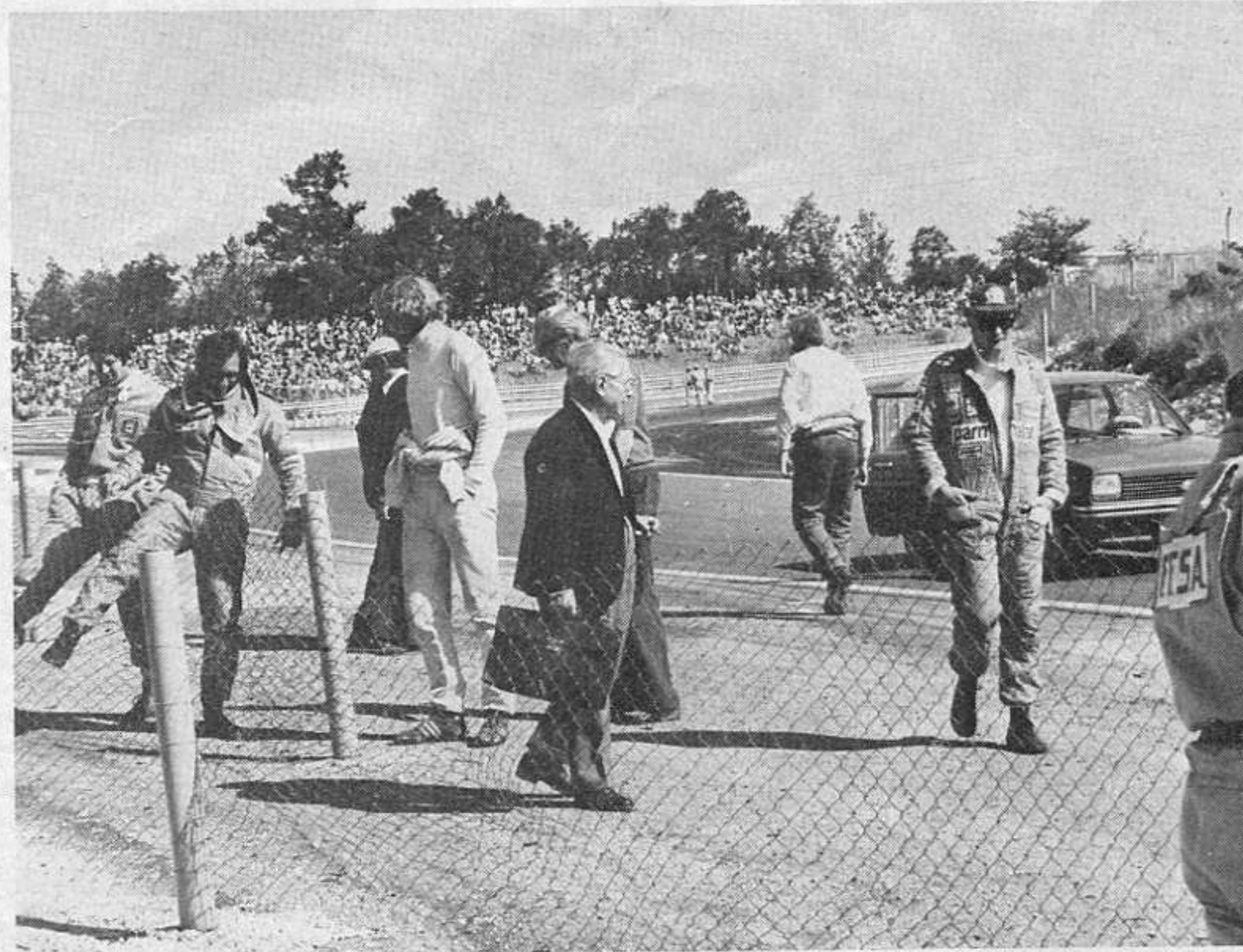
Insieme con la modifica alla sospensione posteriore utilizzata dal GP del Belgio, queste due innovazioni hanno modificato parecchio la macchina di Depailler, che è apparsa più stabile di quella di Peterson, soprattutto meno nervosa e sovrasterzante. Per Peterson le modifiche saranno applicate a Silverstone.

A Silverstone poi la Tyrrell avrà anche la carrozzeria leggerissima che non è stata finita in tempo per essere utilizzata qui, ma soltanto per Depailler, perché la seconda non potrà essere finita in tempo.

Sulla McLAREN M 26 di Hunt sono state applicate parecchie piccole cose di perfezionamento. La più importante era una nuova scatola dello sterzo, con pignone più resistente più scorrevole, tale da alleviare la fatica cui il pilota era costretto.

Migliorati anche i leveraggi del cambio, perché si erano presentati alcuni inconvenienti. Infine è stato adottato un comando idraulico per la frizione, che finora era a comando meccanico.

La posizione del radiatore anteriore



Scheckter e Fittipaldi provano con i piedi la tenuta delle reti prima delle prove di sabato, ritardate per il rifiuto dei piloti, guidati da Ecclestone e Lauda (anche lui nella foto), di provare finché non fossero allestite le misure di sicurezza richieste, misure poi approntate in quattro e quattr'otto

dell'olio aveva provocato un sensibile aumento del calore all'interno dell'abitacolo, e per attenuarlo è stata applicata una paratia di materiale isolante, che però si è rivelata insufficiente. Cosicché prima della corsa hanno dovuto fare delle aperture convogliatrici di aria verso i piedi del pilota.

Anche sulla sospensione anteriore, ma in modo non visibile, hanno lavorato per assicurare migliore aderenza.

Novità importanti sulla ENSIGN. Non hanno potuto terminare la costruzione della terza macchina, prevista per Tambay, ma una delle due a disposizione di Regazzoni aveva cose nuove.

La sospensione anteriore, di dimensioni e cinematismi differenti, sempre con doppio triangolo sovrapposto, ma con qualche modifica al traliccio in tubi che serve da fulcro per l'ammortizzatore e la barra di torsione.

Qualche operazione alla sospensione posteriore ma soprattutto lo spostamento dei radiatori olio, che erano sui lati esterni della macchina immediatamente davanti alle ruote posteriori e che adesso sono stati sistemati a fianco del supporto dell'alettone.

Il roll bar alle spalle del pilota è stato ridisegnato, con forma più piccola, e dotato di un irrigidimento a croce posteriore. Infine il musetto è stato allargato, con spoiler di maggiori dimensioni.

Le FERRARI avevano le modifiche spe-

rimentate nelle prove libere e che vi abbiamo già illustrato.

Le HESKETH invece erano modificate nel circuito di lubrificazione, con radiatore anteriore e nuovi circuiti. Lalettoncino anteriore, sulle Hesketh, è stato avanzato di due pollici (circa 5 centimetri).

Le BRABHAM erano, almeno in apparenza, esattamente come in Svezia, ma non abbiamo potuto sapere se avevano avuto modifiche alla trasmissione (differenziale) come è possibile.

Per la SURTEES l'unica novità, relativa, era data dal fatto che i suoi motori erano stati revisionati dalla Cosworth e non privatamente come avveniva prima.

La LIGIER ha portato le due macchine viste nelle prove private. E per la corsa Laffite ha scelto quella con passo lungo, ritenuta più stabile e maneggevole.

Per la COPERUCAR nessuna novità importante, salvo la sostituzione dei perni ruota, dopo la disavventura di Anderstorp.

Il secondo telaio della nuova macchina è pronto ed è probabile che a Silverstone Fittipaldi disponga finalmente di due vetture.

Infine la WOLF, che era nella versione a passo corto, che ci è apparsa enormemente sovrasterzante, ma che il pilota giudica migliore dell'altra.

f. 1.



Reutemann infreddolito nelle prove di Digione. In questo momento già stava covando l'influenza

ne il primo degli italiani, Riccardo Patrese che con la Shadow, nonostante un ammortizzatore scarico e con lo stelo piegato è riuscito a girare in 1'13"88. Dietro lui Regazzoni, poi Peterson che non riesce ad assuefarsi alla sei ruote, poi Merzario che con la sua March privata sta migliorando di gara in gara.

Jarier scontento ha la 18. posizione davanti a un Brambilla a cui Surtees ha dato un motore a cui mancano mille giri; ovvio che il bravo monzese non possa (per ora) fare di più. Ian Scheckter con la March in una crisi spaventosa, Purley, Fittipaldi e Neve seguono da vicino Brambilla, ma si sa la prima giornata di prove è indicativa e si aspetta tutti il sabato per mettere a posto la macchina nell'ora e mezza non valida per lo schieramento per poi dare la « zampata » nell'ultima decisiva ora.

Il sabato comincia con una contestazione di Ecclestone e dei piloti sulla sicurezza, per guardrail non raddrizzati dopo le botte delle formule minori, e per gomme richieste in certi punti del percorso poi messe male senza essere legate.

La Surtees rimpiazza Perkins con Tambay, ma i risultati non sono buoni e la seconda macchina non è qualificata. Migliorano i bigs, fuorché Watson, Scheckter, Lauda, Jones, Depailler, Merzario Peterson e Fittipaldi.

Di Andretti e Hunt abbiamo già detto: dietro ai due dominatori di queste prove troviamo Nilsson, una conferma delle qualità della Lotus, e Watson distaccato di 62 centesimi di secondo dal capofila Andretti. Come si temeva la carenza di telaio si è fatta sentire in Alfa... Laffite è in terza fila assieme al bravo Reutemann che ha provato e riprovato con umiltà gomme e soluzioni e si merita la soddisfazione morale di essere davanti al compagno-computer Lauda che è in quinta fila distaccato di quasi un secondo e mezzo da Andretti. Mass ha il settimo tempo con la vecchia M23, mentre Scheckter non ha potuto fare meglio dell'ottavo tempo causa un difetto dell'impianto di alimentazione che non mandava la quantità necessaria del prezioso liquido al motore. Stupenda la prova del nostro Brambilla, nell'ultima ora finalmente con la Surtees a punto e in sesta fila a fianco di Depailler. Ha lasciato alle spalle Stuck, Keegan e Regazzoni.

Patrese che è riuscito a mettere a punto la macchina (finalmente) è in ottava fila; dietro di lui il povero Peterson sempre più in crisi, a fianco di Merzario che con la sua privatissima March ha ottenuto il 18. tempo a solo quattro decimi da Lauda, con una Ferrari da quattro miliardi...

Malinconicamente in ultima fila Fittipaldi a fianco della fredda LEC, sono gli ultimi, due classificati. Rimangono esclusi dalla partenza che dopo diverse trattative è stata confermata di 22 macchine Ribeiro, Neve, Lunger, Ertl, Tambay, Rebaque, Andersson.

cev.

Dalla vigilia alle PROVE

Italiano il record dei piloti in F.1

DIGIONE - DODICI NAZIONALITÀ, in questo Gran Premio di Francia, tra i piloti in gara. Le nazionalità erano tredici, perché nelle prove vi era anche il messicano Hector Rebaque, che però non si è qualificato. I dodici paesi rappresentanti erano: USA (1), Gran Bretagna (3), Svezia (2), Irlanda (1), Francia (3), Germania (2), Sud Africa (2), Austria (1), Australia (1), Argentina (1), Italia (3), Brasile (1) e Svizzera (1). Come si vede non abbiamo di che lamentarci, visto che l'Italia è rappresentata da tre piloti, il numero massimo attuale per nazione, come Francia e Gran Bretagna.

● L'ORGANIZZATORE di Digione ha detto che alle prove ammetteva chi si iscriveva. Ha così accettato MERZARIO perché ha vinto qui con l'Alfa la gara mondiale, Langer e Neve, oltre a Tambay in sostituzione di Perkins la seconda giornata, perché era giusto che tutti avessero la possibilità di correre. Non ha accettato Villota perché non era arrivata la domanda nel tempo prescritto. Anzi, a dir la verità, della iscrizione dello spagnolo non c'è traccia.

● Le prove di MERZARIO sono sempre molto travagliate. Al venerdì la pompa della benzina faceva i capricci mentre al sabato si è rotto in prove non cronometrate un semiasse.



Con questa strana tenuta estiva, ma pur sempre in giacca, era presente l'ing. Ceard a Digione

● Sfolgiando i comunicati di SILVERSTONE, abbiamo visto come la Renault sia stata messa da Ecclestone d'ufficio fra i costruttori. Abbiamo chiesto a Larrousse se lo avevano chiesto loro, e la risposta è stata no. Ecclestone li ha ammessi di sua iniziativa, dicendo che essendo costruttori ne hanno diritto...

Ma allora Purley è anche lui un costruttore, la sua Lec è nuova e fatta da lui, perché non è iscritto nella FOCA? E quando Merzario si presenterà con la sua macchina, come si regolerà il piccolo Napoleone?

● La SURTEES di Brambilla anche qui a Digione al venerdì ha avuto i soliti problemi della Svezia: nelle curve a sinistra non arrivava benzina e il motore si spegneva. Inoltre il motore rendeva 1000 giri di meno. Ecco le ragioni delle prove opache del bravo pilota monzese.

● Ha pouto provare poco NEVE nella prima sessione di prove, per un grippaggio al disco del freno anteriore sinistro. Quando alla fine non si è classificato Williams ha detto che se in squadra avesse avuto Merzario avrebbe girato un mezzo secondo più veloce di Neve, perché la March di Williams è più a punto di quella di Arturo.

● Quando durante le prove di venerdì WATSON stava per partire dai box, vista arrivare una macchina Ecclestone l'ha fermata per dare il via al suo pilota, ma quando si è accorto di aver fermato Lauda gli è andato a chiedere scusa. L'austriaco di ghiaccio, fermo in mezzo alla pista di decelerazione con motore spento, aspettava i meccanici Ferrari che lo spingessero ai box. In ritardo gli uomini di Maranello, è stato lo stesso Ecclestone a spingere la Ferrari di Lauda...

● La MC LAREN M26 di Hunt nell'ultima versione portata qui a Digione ha il radiatore dell'olio anteriore molto più inclinato di quanto lo fosse nella prima versione.

● Con l'arrivo di MAURICE PHILIPPE alla Tyrrell si ritornerà molto probabilmente alla vettura tradizionale a 4 ruote, una specialità del tecnico con la barbetta da diavolo. Va ricordato che oltre alla celeberrima Lotus 72 Philippe ha disegnato anche la Brabham BT 44 e l'ha resa competitiva, oltre alla prima monoscocca della Ferrari fatta fare da Thompson in Inghilterra.

● I MOTORI che l'Alfa ha provato al venerdì erano quelli della Svezia che avevano fatto fra prove e gara oltre 700 km.

● Nell'intervallo fra le prime e le seconde prove di venerdì la Copersucar e Merzario hanno cambiato i rapporti mettendo tutti e due una quarta più lunga.

● Non si è qualificato TAMBAY perché con la sua Surtees nelle prove libere ha toccato un guardrail e ha rotto la sospensione sotto la scocca. Con il muletto non ha potuto fare un gran che...

● Sono in molti a chiedersi chi è quel meccanico nuovo che ha preso il posto di Bellentani a controllare le gomme e ad andare alla Goodyear. Si chiama Castellini ed ha sempre lavorato alla Pirelli... ora è alla Ferrari. Chissà perché...

● La ENSIGN ha ora la carreggiata anteriore più larga, e ha messo i radiatori dell'olio dietro, mentre la LEC di Purley ha levato il musetto e ha sfoggiato un'ala come quella della Ferrari.

TECNICA d'abord

Al seminario ing. non c'era FORGHIERI

● La SOCIETÀ' DEGLI INGEGNERI dell'Automobile ha indetto un seminario sull'evoluzione dei motori da competizione. A dirigere il tutto il (bilingue) Crombac, mentre sono stati chiamati a parlare: Costaing (Renault), Chiti (Alfa Romeo), Duckworth (Cosworth), Mezger (Porsche), Martin (Matra), Staudenmaier (BMW).

● Alle VERIFICHE TECNICHE fatte da Crombac da Schild tutte o quasi le macchine verificate andavano bene. La Brabham-Martini era troppo larga per via della grembialina di plastica messa sotto ai lati. Quando è stato fatto notare a Ecclestone, questi ha dato la colpa a Murray dandogli dello sbadato. E ha fatto tagliare la grembialina dai meccanici.

● Pare che CLAY REGAZZONI avrà tra poco due motori Cosworth nuovi, che gli saranno comperati da un gruppo di svizzeri suoi amici. Durante una cena a Lugano questo gruppo di amici ha ascoltato da Clay certi riferimenti al fatto che la squadra non dispone di sufficienti motori, ed ha così deciso di raccogliere quote di colletta, di circa diecimila franchi, per offrire a Regazzoni due motori freschi.

● WOLF ha chiesto motori speciali a Duckworth, dicendosi disposto a pagare qualsiasi cifra pur di avere un motore super. L'austro canadese ha detto anche a Duckworth che avrebbe pagato una parte degli studi e dello sviluppo di un super motore purché fosse per un determinato momento solo per lui.

IL FUTURO PROSSIMO

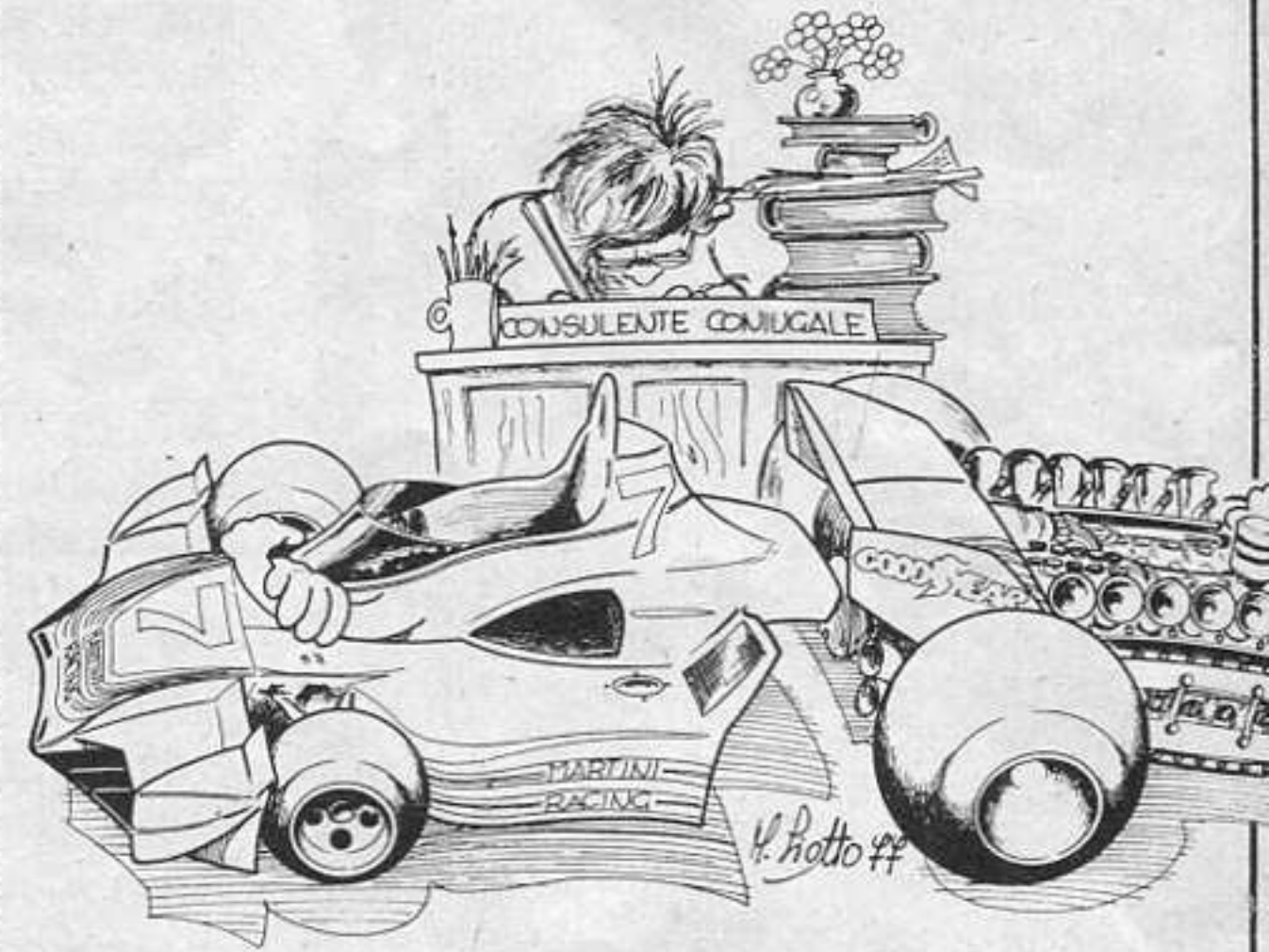
Un testo unico per le norme F. 1

● Entro ottobre sarà stilato un nuovo REGOLAMENTO di applicazione delle norme tecniche della F. 1, con dizioni e specifiche che siano finalmente chiare e non interpretabili in vario modo. La stesura di questo nuovo regolamento, che sarà ad uso dei commissari tecnici incaricati delle verifiche, sarà fatta congiuntamente dalla CSI e dai costruttori, ma la CSI farà molta attenzione che non vi siano possibilità di equivoci, cosa che esiste attualmente.

In seno alla FOCA, inoltre, sarà fatta una riunione speciale per mettere a punto definitivamente compiti e limiti di azione di ciascuno, perché non si ripetano certe situazioni imbarazzanti che si sono prodotte in passato, quando taluni membri anziché esprimere le opinioni della associazione hanno avanzato idee personali, creando situazioni equivocate.

L'ha detto oppure no?...

CHITI sibilla sull'ALFA F.1



DIGIONE - Durante una cena informale tenutasi sabato sera, dall'ing. Chiti offerta ad un gruppo di amici e di giornalisti, con bistecche cotte dal maestro «Tonino» e champagne Marques de Montresol, il direttore generale Autodelta avrebbe detto diverse battute sul futuro dell'Alfa in F. 1. Battute che sono state male interpretate (dice lui).

L'ing. Chiti tiene a far sapere che sì, la grande voglia di fare una macchina di F. 1 c'è e non l'ha mai nascosto. Ma da questo a decidere di fare una F. 1 tutta Alfa dal prossimo giugno dell'acqua ne passa sotto i ponti!...

Innanzi tutto dice l'ing. Chiti: «Fino alla fine dell'anno abbiamo da rispettare il contratto che ci lega alla Brabham, il contratto deve essere rinnovato e ne dovremmo parlare molto presto, anche in vista di poter portare in pista la nuova macchina disegnata da Murray. Il contratto con la Brabham come minimo scadrà nel '78. Solo allora, visto il contratto di esclusiva che ha la Brabham eventualmente l'Alfa potrebbe presentare una sua macchina. In quanto alla macchina già disegnata e pronta ad esordire in giugno è pura fantasia. Mi è stato chiesto se, per fare una macchina occorrono due anni. Ho detto di no, ma neppure un mese come mi è stato prospettato. Quindi la F. 1 tutta Alfa è di là da venire».

L'ing. Chiti non nega che ci abbia pensato, come è logico. Tutti gli uffici tecnici lavorano per il futuro ed è ovvio che anche l'Alfa lo fa, ma da questo ad essere pronta una F. 1 del tempo ne passa...

A meno che — aggiungiamo noi — l'Alfa non prenda il coraggio a quattro mani e si decida a fine anno a dire no ad Ecclestone e a presentare in marzo la sua macchina, per avere così nel '78 un anno interlocutorio di prove, mentre ci si potrebbe presentare competitivi in Argentina nel gennaio '79.

Recentemente, parlando con il presidente Alfa Cortesi, questi mi ha detto che con Ecclestone è ancora tutto da decidere. Forse quando si comincerà a parlare e Ecclestone vorrà assicurazioni che per due anni il motore verrà ceduto ancora in esclusiva a lui e solo allora tirerà fuori la nuova macchina. Altrimenti si andrà avanti in questo braccio di ferro che sta costando vittorie in serie. In caso contrario, se l'Alfa chiedesse di poter dare il motore ad altri team e di fare una macchina essa, solo allora si potrà vedere una F. 1 tutta Alfa...

● A Monza al GP D'ITALIA saranno 24 i piloti ammessi al via, mentre i responsabili sono orientati ad accentrare tutte le iscrizioni... a meno che non cambino idea all'ultimo momento...

● Sembra che il ritardo del telaio della nuova **MARTINI BRABHAM** sia dovuto al fatto che in Inghilterra sono solo due i telaisti che saldano le monoscocche, — uno dei quali ha 83 anni. Ammalatosi questi, Ecclestone si è rivolto a Thompson ma, non fidandosi completamente di far vedere alla concorrenza i suoi segreti, ha aspettato che guarisse il suo uomo per finire (in questi giorni) il telaio nuovo.

● **DEPAILLER** non si è trovato particolarmente entusiasta della sua sei ruote con carreggiata anteriore più larga di 30 cm. «Con l'arrivo di Philippe tornerete alla vettura tradizionale a 4 ruote?» abbiamo chiesto. Un largo sorriso del francese che ci ha detto: «... Non so, chiedilo a Gardner (?) o a Tyrrell...».

UOMINI della PISTA

Pensionato «SCINTILLA» dal box FERRARI

● E' riapparso sulle piste con una 131 giallo bleu della Marelli «SCINTILLA», il meccanico della Marelli noto per essere apparso su tutti i podii del mondo. Tramonti non segue più il team Ferrari, il suo posto è stato preso da un altro. A far perdere il posto a «Scintilla» è stato Piero Lardi che lo ha giudicato «troppo vecchio», e sulle piste sembra abbia dato parere negativo (su ordine di Lauda) anche il capo meccanico Cuoghi.



Mario Andretti assieme a Gunnar Nilsson scambiano le loro impressioni con Bannet Nigel, responsabile Lotus dopo le prove di Digione

● **LIGIER** ha categoricamente smentito che il prossimo anno farà una seconda macchina. «Mancano i soldi — ci ha detto — e i motori della Matra costano cari...». Mentre ha confermato che con il motore della 126 Fiat presenterà al Salone di Parigi una piccola vettura utilitaria.

● **NILSSON** zoppica vistosamente alla gamba sinistra per i postumi di una caduta, ma l'handicap non ha impedito al pilota la bella prestazione a Digione.

● Visti gironzolare per i box di Digione l'ing. **CALIRI** e l'ing. **MARMIROLI**. Erano venuti fra l'altro per vedere la macchina di Kessel che poi non ha corso perché senza motore. La «**APOLLON 1**» debutterà in Germania.

● Nel team di **MERZARIO** c'è un nuovo meccanico americano dal nome di attore cinematografico, Bob Fox. Merzario e Palazzoli lo utilizzano perché conosce bene l'inglese e l'italiano, inoltre, essendo molto alto, lo mandano a parlare con Ecclestone che soffre del complesso dell'altezza e deve guardare Bob dal basso in alto.

● **STEWART** come sempre al centro dell'attenzione sui circuiti di tutto il mondo, qui a Digione era accompagnato dall'ex Beatles G. Harrison, che ha voluto fare la conoscenza di Keegan dicendosi un suo ammiratore.

IL «COLORE» F. 1

FERRARI-story con CLAY cantante

● **CLAY REGAZZONI** fra le molteplici attività sta ora incidendo un disco, saranno canzoni tutte particolari, in quanto «un paroliere» gli sta scrivendo (sotto la sua guida) tutta la sua storia in Ferrari... La voce di Clay era troppo squillante e il pilota, alla guisa di Fred Buscaglione, beve molto whisky per avere la voce roca, come Louis Armstrong...

● Sulla **SURTEES** di Brambilla è apparsa la scritta del nome del pilota, ma visto che sia il nome che il



Anche la RENAULT a caccia del big «straniero»?

FITTIPALDI, HUNT, LAUDA, i tre grandi decaduti, discutono del loro futuro? Nelle «voci» dei boxes sono i più chiacchierati per un cambiamento di team il prossimo anno

DIGIONE - Siamo a metà stagione e già si comincia a parlare di come saranno formate le squadre il prossimo anno. Cominciamo dalla **FERRARI**. Lauda sta facendo una politica che è giudicata non buona in seno alla Ferrari; le prove di questi giorni di Digione lo hanno confermato.

Lauda lascia la Ferrari, e forse cerca di esasperare l'ambiente sperando di essere mandato via invece che andarsene di sua spontanea volontà. Ma dove andrà? Con l'85% delle probabilità alla **BRABHAM MARTINI ALFA**; sta trattando con Ecclestone e si è arrivati alla questione soldi. Spinosa, ma che si può sempre risolvere. Lauda ha posto sul piatto le sue qualità di collaudatore, ma Ecclestone gli ha fatto sapere che per un collaudatore non c'è problema a trovarlo.

Ma si sta muovendo anche la **RENAULT** che non vede più di buon occhio il tutto francese e abbandonerà **Jabouille** per avere un nome all'altezza della marca con la losanga.

Indubbiamente alla Renault **Lauda** piace e contatti in questo senso potrebbero essere già stati presi. Alla Renault stanno cercando qualcuno di valido. E' stato interpellato anche **Laffite** più alcuni meccanici della Ligier e lo stesso **Ducarouge** per passare armi e bagagli alla squadra-turbo.

Laffite e C. non hanno ancora dato una risposta, anche perché non sanno cosa farà esattamente la **LIGIER** il prossimo anno, sempre alle prese con i soldi, che — dice Ligier —: «sono pochi con quello che mi fanno pagare alla Matra i motori!».

Una notizia importante riguarda ancora la Ferrari. **REUTEMANN** che sta tornando in auge per la sua serietà è stato contattato discretamente dagli uomini della **McLAREN**... Pronti al contrattacco, un uomo di fiducia della Ferrari ha contattato un vecchio pallino di Maranello, **Mass**, mentre rimane sempre in auge il duo **Scheckter-Watson**.

La squadra Ferrari sarà dunque rimaneggiata parecchio il prossimo anno. Si dice anche che potrebbero essere **Patrese** e **Fittipaldi** a sedere sulle due rosse monoposto. Patrese potrebbe darsi, mentre si sussurra che Fittipaldi metta scarso impegno a collaudare la nuova Copersucar, tanto da poter stancare lo sponsor che potrebbe non rinnovargli il contratto e lasciare così libero **Emerson** che avrebbe avuto anche un pour parler con la **RENAULT**, un emissario della quale ha avuto molti contatti.

Ma il vero pallino della Renault potrebbe essere **Hunt**, il quale in disgrazia in patria e nel team (lo accusano di fumare erba) potrebbe lasciare **Teddy Mayer** per andare alla Renault.

Alla Ferrari cominciano a capire che Lauda non ha voglia di mettere a punto la macchina e stanno più vicini a **Reutemann**. Anche dopo un discorso fra Lauda e un uomo Ferrari, quando il pilota ha voluto un chiarimento (ennesimo) sul proprio futuro, le cose non sono cambiate. Ferrari non ha più forse la fiducia e la stima che aveva una volta per l'austriaco.

Ai box di Digione si è visto come **Ghedini**, quando i piloti si fermavano, stavolta correva più da **Reutemann** a fargli vedere i tempi che da **Lauda**.

Ma l'austriaco, che sembra non si fidi in seno alla Ferrari e sembra abbia perso molte simpatie anche a Torino, mandava i fidatissimi giornalisti siamesi austriaci a controllare e a vedere i suoi tempi. Un sintomo questo del caos che regna in questo momento delicato nei box Ferrari...

Lauda sarebbe accusato di non aver voluto la macchina nuova ed ora la vecchia mostra i limiti mentre gli altri (vedi McLaren) hanno una nuova vettura già competitiva (Lotus a parte).

Un'altra voce che circola nell'ambiente riguarda **Ribeiro** che, stanco della non competitività della March, il prossimo anno abbandonerà la Casa di Bicester e con i soldi degli sponsor brasiliani comprerà una **McLAREN** e la gestirà in proprio.

Il mercato si sta agitando: ora poi con l'arrivo della Renault che sta cercando un pilota big c'è un fermento che non si notava negli ultimi due GP, quelli di Svezia e del Belgio. Sicuri per il prossimo anno alla **LOTUS** **Andretti** e **Nilsson**, mentre **Stuck** sta già cercando un'altra macchina, perché il suo posto accanto a Lauda potrebbe essere preso da un pilota che piace molto ad Ecclestone, **Jarier**, scontento della sua macchina e che si sta guardando ansiosamente attorno. Gli piacerebbe la Ferrari, si è offerto, ma la sua stella è tramontata alcuni anni fa a Maranello.

Depailler rimarrà alla **TYRRELL** con la nuova futura quattro ruote che farà **Maurice Philippe**, mentre **Peterson** sempre più in crisi nonostante sia giudicato un pilota velocissimo, sta cercando anche lui una squadra, perché non ne vuole più sapere della Tyrrell.

Ci sono quindici giorni di tempo fino al GP d'Inghilterra a Silverstone, e in questo periodo — visto che al 1. settembre si possono già annunciare i nuovi accasamenti — potrebbero succedere tante cose, anche che **Peterson** vada alla **BRABHAM ALFA MARTINI**... se non ci va Lauda, ovviamente, o **Scheckter** visto il gran parlare che Ecclestone nascosto fra i camion dei paddock ha fatto con i due...

Giancarlo Cevenini

cognome sono lunghi, i meccanici hanno ovviato all'inconveniente scrivendo solo: «Vitt».

● **CINQUE ITALIANI** sul podio del trofeo Alfasud per la gioia hanno fatto scoppiare tre bottiglie Magnun di champagne Marques De Monistrol, portato da **Tonino**, lo sfamatore ufficiale dell'Alfa.

● Il team di **MERZARIO** si è presentato con un nuovo camion 90 NC della Fiat che può contenere fino a tre macchine. Molto ben attrezzato il camion di Arturo sfoggia una bianca tenda che si estende ai lati per far lavorare i meccanici al riparo sia dalle intemperie che dei tifosi. Fa invidia a tutti.

● Anche **BRETT LUNGER** ha adottato come Purley un coniglio sulla sua macchina. Forse è stato accusato anche lui da Lauda? Intanto l'austriaco ha levato la decal di «super topo» dal suo casco.

● Sulla **Hesketh** di **KEEGAN** è scomparsa la figura della ragazza in veste succinta che faceva pubblicità al Pen-

thouse... via la ragazza sì, ma rimane la pubblicità hanno detto i meccanici...

● Ospite «fisso» al box Ferrari a controllare i tempi **WALTER WOLF** che non ha il sofisticato meccanismo della Heuer per prenderli i tempi. A parte che quello che fanno con tante macchine super elettroniche Michele Dubosc lo fa con un cronometro a mano...

● Finite le prove la **TV FRANCESE** ha intervistato oltre a tutti i piloti francesi anche Lauda... Chi è stato che ha detto: «Quello, come De Adamich, vive di ricordi...»?

● **CHITI** gentilissimo ha mandato costolette d'agnello fattegli da Tonino ai meccanici della Brabham con due bottiglie di lambrusco: questi hanno risposto con una ghiacciatissima bottiglia di champagne...

notizie a cura di CEVENINI

HA VINTO PIROLI E BARONIO ORA È LEADER EUROPEO

Anche in ALFASUD italiani mattatori

TROFEO ALFASUD EUROPA
3 luglio 1977
Gara di velocità valida per il Tr. Alfasud Europa
● Organizzazione: AC Francia
● Percorso: circuito permanente di Digione di 3800 metri

LA CLASSIFICA
1. Franco Piroli, 20 giri, 76 km in 35'52''90 alla media di 127,090 kmh; 2. « Baronio » 35'52''99; 3. Calamai 35'53''21; 4. Schermi 35'55''90; 5. Drovandi 35'56''12; 6. Delafosse 35'56''58; 7. Gourserol 36'04''81; 8. Lingmann 36'05''17; 9. Lemetayer 36'05''36; 10. Fribl 36'09''10; 11. Weber 36'09''60; 12. Fink 36'15''52; 13. Amthor 36'17''08; 14. Orlandi 36'34''80; 15. Cuynet 36'36''36; 16. Sahl 36'44''35; 17. Lafargue a 1 giro; 18. Cheli a 3 giri; 19. Bonnet a 8 giri; 20. Sander a 10 giri; 21. Loeffelmann a 12 giri; 22. Morello a 16 giri.
Giro più veloce: « Baronio » 1'45''90, alla media di 129,178 kmh.

PRIMA SERIE
1. Roland Gourserol 1'45''77; 2. Calamai 1'45''90; 3. Delafosse 1'46''59; 4. Drovandi 1'46''91; 5. Morello 1'47''10; 6. Valentini 1'47''24; 7. Fribl 1'47''45; 8. Martin 1'47''47; 9. Weber 1'47''53; 10. Campani 1'47''63; 11. Sahl 1'48''15; 12. Escande 1'48''17; 13. Loeffelmann 1'48''21; 14. Wendlinger 1'48''28; 15. Mueller 1'48''36; 16. « Gerry » 1'48''52; 17. Illtetschko 1'48''62; 18. Valentini 1'48''66; 19. Pohl 1'48''68; 20. Castelain 1'49''20; 21. Gouleme 1'49''22; 22. « Toby » 1'49''27; 23. Meyer 1'49''61; 24. Adorf 1'49''69; 25. Guittet 1'50''59; 26. Arend 1'58''24; 27. Meier 2'02''15.

SECOND ASERIE
1. Michel Lemetayer 1'46''05; 2. Piroli 1'46''27; 3. « Baronio » 1'47''34; 4. Cheli 1'47''35; 5. Lingmann 1'47''36; 6. Schermi 1'47''44; 7. Lafargue 1'47''65; 8. Cuynet 1'47''75; 9. Adorf 1'47''99; 10. Kastner 1'48''09; 12. Fink 1'48''09; 13. Bonnet 1'48''18; 14. Orlandi 1'48''18; 15. Sander 1'48''62; 16. Martinez 1'48''83; 17. Advocat 1'49''01; 18. Kuppi 1'49''01; 19. Valvassori 1'49''36; 20. Brehm 1'49''43; 21. Gottfried 1'49''64; 22. Aquilini 1'50''03; 23. Stromberger 1'50''21.

DIGIONE - Il Trofeo Alfasud Europa, parla indiscutibilmente italiano. Dopo due prove, a guidare saldamente la classifica è « Baronio » con 15 punti, seguito da Piroli e Calamai. Il primo non italiano è Lemetayer quarto, poi ci sono Schermi e Valvassori a puntellare le posizioni dei nostri portacolori.

In cronaca leggete come il bravissimo Piroli abbia tenuto alta la nostra bandiera, ben sostenuto dagli altri portacolori italiani. Anche qui come in tutte le altre gare disputate lo spettacolo è stato bellissimo: ha dominato Piroli, ma il pubblico si è divertito con numeri che neppure i ricchissimi piloti della F. 1 fanno, e si è anche capito chiaramente come le altre formule promozionali presenti sul circuito di Digione fossero meno spettacolari e meno combattute.

L'Alfasud con il kit Autodelta diventa una vera vettura da competizione; ne fanno fede i tempi e i

- Piroli ha guidato in testa per ben 17 dei 20 giri in programma della finale del Trofeo, dimostrando in questo modo di essere un degno vincitore.
- Sfortunato Campani. Durante i primi giri della finale è uscito di pista al posto 16, terminando la sua bella corsa (fino a quel momento) contro un duro guardrail.
- Drovandi è stato squalificato (ma ufficialmente non è stato diramato nessun comunicato) per avere spinto volontariamente (dicono i commissari) Lemetayer quando questi era in terza posizione.

pochi incidenti: una vettura nata per correre in circuito e sulle strade del mondo.

Ci dicevano giustamente i piloti e non solo quelli italiani magari, provenienti da altre formule che quella dell'Alfasud è la più impegnativa e la più divertente. E' difficile quel tanto che basta per impegnare i piloti e coloro che hanno i numeri per emergere li fanno saltar fuori.

La schiacciante vittoria italiana non è stata digerita bene dai francesi, ma a giustificazione dei transalpini vi è il fatto che loro hanno poca esperienza mentre i nostri sono già al secondo anno.

Nel '78 questo Trofeo europeo verrà ripetuto ed ampliato. Si vedranno gare ancora più belle di quelle che già oggi si vedono sui maggiori circuiti europei e nel frattempo i nostri dominano: Piroli, Calamai, « Baronio ». Chi dice che in Italia non abbiamo piloti?

La cronaca

7 in volata col pubblico tutto in piedi

● Ventisei macchine al via per il secondo appuntamento del Trofeo Alfasud valido per l'europeo dopo Kassel Calden.

Fra i ventisei che si sono guadagnati l'ingresso alla « finale » troviamo 7 italiani: Piroli e Calamai, Drovandi e « Baronio », Schermi, Orlandi, Campani. Gli altri posti sono divisi fra austriaci, francesi e tedeschi.

Gli italiani portano la loro « stella » Franco Piroli attuale leader della classifica del Trofeo in Italia, così come la Francia schiera Michel Lemetayer, l'Austria Hermann Kastner, e la Germania Georg Weber: sono tutti i « big » che guidano la classifica del Trofeo Alfasud nei rispettivi paesi. In prima fila due francesi, Gourserol terzo in classifica in Francia e Lemetayer, attuale leader con 28 punti davanti a Morello che ne ha 27, mentre Gourserol è a quota 18.

Scattano bene i due francesi anche in virtù del tempo fatto in prova che gli dà la « quasi » sicurezza di poter dominare questo secondo appuntamento europeo.

Hanno fatto i conti però senza il nostro Piroli che dalla seconda fila al termine del primo giro transita davanti a Lemetayer e a Gourserol. Non demorde il bravo italiano mentre dalle retrovie si fanno sotto anche gli altri nostri portacolori.

Al secondo giro vengono eliminati per una uscita multipla Kastner (Austria), Escande (Francia) e Martin (Germania).

Una stupenda lotta si sta sviluppando in testa: sono tutti in un fazzoletto al terzo dei venti giri in programma pari a 76 km. Dietro a Piroli si è messo Delafosse; Lemetayer è terzo. Poi c'è Drovandi che sta attaccando i primi.

Colpo di scena: si gira Piroli e prende il comando Gourserol che ha, letteralmente attaccato al paraurti, Lemetayer. Terzo è Drovandi. Ancora i due francesi in testa, ma al terzo posto c'è Calamai seguito da Bonnet, e Drovandi.

Piroli sta rinvenendo fortissimo come tutta la colonia italiana, e all'ottavo passaggio riprende la testa della corsa per non abbandonarla più fino alla fine. Sono in sette assieme, fra i quali cinque italiani « paraurti contro paraurti » a contendersi ogni centimetro della pista di Digione: Piroli, Calamai, Drovandi, « Baronio » si trovano in uno spazio identico alla lunghezza della carrozzeria di quattro Alfasud TI. Fra loro non passerebbe un foglio di carta tanto sono attaccati gli uni con gli altri.

Ormai è un dominio italiano: si deve arrendere anche il rappresentante francese dell'Alfa Romeo che avrebbe voluto i suoi piloti davanti ai dominatori ita-

liani. Il pubblico si infiamma, la gara è bellissima e dopo venti giri transita meritatamente sotto alla bandiera a scacchi del direttore di corsa Piroli. « Baronio » batte in volata come è consuetudine il compagno Calamai, quarto è Schermi, quinto è Drovandi che verrà poi squalificato per scorrettezze.

Alle spalle del quintetto, Delafosse, Gourserol, Lingmann, Lemetayer, e Fribl. Piroli ha impiegato a percorrere i venti giri del circuito pari a km. 76, 35'52''80 alla media di 127,090 kmh. Il giro più veloce è l'ultimo di « Baronio » (quando ha battuto in volata Calamai) in 1.45''90 alla media di 129,178 kmh.

Prove « strane » per favorire i piloti francesi

DIGIONE - Tutti scontenti di come sono state realizzate le prove del Trofeo Alfasud al secondo appuntamento europeo, quello di Digione in concomitanza con la F.1.

Sono prove dichiaratamente fatte per favorire i francesi che in realtà emergono occupando le prime tre posizioni al via. Le 49 macchine provano infatti a seconda dei loro numeri: pari o dispari, e fin qui tutto bene; ma il rilevamento dei tempi per tutti i piloti, esclusi i francesi che conoscono la pista, sono ingiusti. Infatti i primi sei giri di ciascun pilota non vengono cronometrati, mentre i rimanenti 12 servono per qualificarsi. E visto che al via ne sono ammessi solo 26... Si capiscono la lotta e lo scontento.

Fra gli italiani mancano Nardelli e Ripani (ultraquarantenne!!) che non hanno avuto il benessere dai genitori per fare questa trasferta. Manca anche Righi, mentre è presente il solito Tonino (che non corre) ma che dà da mangiare a tutti quelli del Trofeo, portando per le piste il nome della trattoria che gestisce assieme a Manucci, la « vecchia Gorla ».

Dopo prove corte ma tiratissime, emergono i francesi, come già detto. Il miglior tempo è di Gourserol in 1'45''77, che occupa la pole-position. In prima fila anche l'altro francese Lemetayer, mentre Calamai che ha girato più forte di Lemetayer di un decimo e mezzo, è solo in seconda fila, perché lo schieramento viene fatto con i primi due piloti delle due sessioni, poi con i tre successivi e via di seguito. Alla barba dei tempi.

Gli italiani comunque non sono lontani e le previsioni catastrofiche della vigilia sono smentite. In seconda fila troviamo infatti, assieme a Calamai, Piroli, a fianco di Delafosse; poi due francesi: Cheli e Morello in terza a fianco del primo tedesco Glingmann. Schermi è in quinta fila, mentre Orlandi ultimo degli italiani qualificati è in decima fila.

Nelle prove, molto combattute, ha preso fuoco la vettura del francese Guittet con pochi danni alla macchina e nessuno al pilota. La lotta fra tedeschi e austriaci è terribile: la spunta tra i piloti dei due paesi, il tedesco Lindmann.

LA TUTA

Ignifuga in Nomex®
più veloce del mondo
(Abbate - Lago di Como - Km. 146,852)

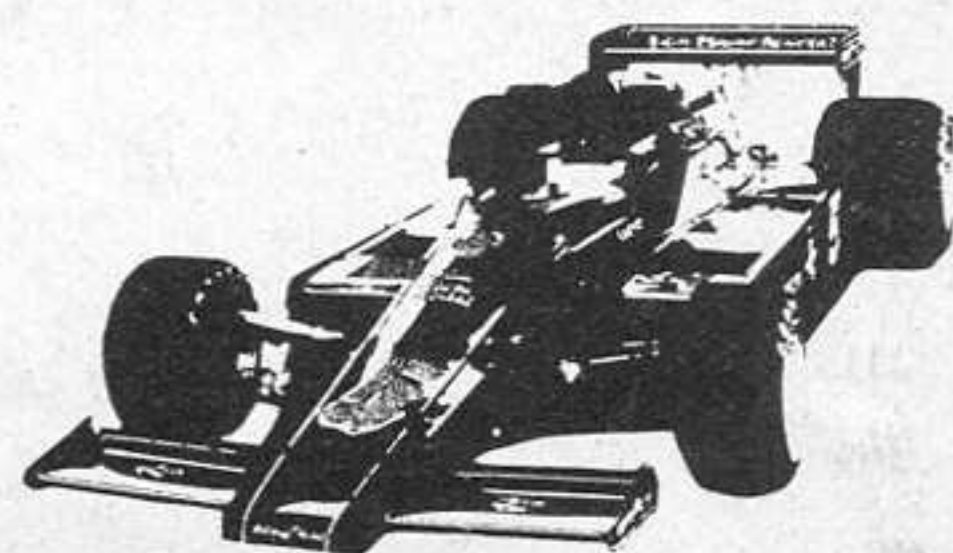
usata anche da Pregliasco	Lancia Stratos Alitalia
Ambrogetti	Fiat 131 Abarth Arvil
Pittoni	Alfetta GTV
Vudafieri	Lancia Stratos
Cambiaghi	Alfa Romeo GTV
Torriani	A 112 Abarth Arvil
Bay Macario	A 112 Abarth
Mandelli	Opel GTE
Paleari	Lancia Stratos

Annuncia: la nuova linea di abbigliamento promozionale di Giubbini in nylon e giacche a vento personalizzate.
Inoltre comunica che il nuovo prezzo al pubblico della combinazione in Nomex imbottita è di L. 265.000!!!



distributore esclusivo
LICASI S.p.A.
Via Castelli Fiorenza 33/Bis
Rho (MI)
Tel. 931.20.71/72/73

John Player BRITISH GRAND PRIX



41 ISCRITTI nella F. 1, 80 nella F. 3, torna GETHIN in TURISMO

15 piloti da eliminare in prove del GP inglese

La RENAULT ammessa d'ufficio nella F.O.C.A. dal (preoccupato) «padrino»

LONDRA - La Formula One Constructors Association ha presentato la lista delle 23 macchine iscritte d'ufficio al Gran Premio d'Inghilterra di F. 1, (poi diventate 24 con la Renault), che si svolgerà a Silverstone sabato 16 luglio su 68 giri. Questi 24 piloti saranno ammessi alle prove di giovedì e venerdì, assieme ad altri sei che per garantirsi l'accesso alle prove di qualificazione dovranno risultare i più veloci equipaggi dei rimanenti iscritti, che assommano a 41.

Questi gli iscritti privilegiati della FOCA:

NUMERO	PILOTA	SCUDERIA	MACCHINA
1	James Hunt	Marlboro Team McLaren	Marlboro McLaren M26
2	Jochen Mass	Marlboro Team McLaren	Marlboro McLaren M26
3	Ronnie Peterson	Elf Team Tyrrell	Elf Tyrrell 34
4	Patrick Depailler	Elf Team Tyrrell	Elf Tyrrell 34
5	Mario Andretti	John Player Team Lotus	John Player Special Mk 3
6	Gunnar Nilsson	John Player Team Lotus	John Player Special Mk 3
7	John Watson	Martini Racing	Martini Brabham Alfa BT45
8	Hans Stuck	Martini Racing	Martini Brabham Alfa BT45
9	Alex Ribeiro	Hollywood March Racing	March 771
10	Ian Scheckter	Rothmans International Racing	March 771
11	Niki Lauda	Ferrari SEFAC	Ferrari 312 T2
12	Carlos Reutemann	Ferrari SEFAC	Ferrari 312 T2
16	Riccardo Patrese	Ambrosio Tabatip Shadow Racing	Ambrosio Tabatip Shadow DN8
17	Alan Jones	Ambrosio Tabatip Shadow Racing	Ambrosio Tabatip Shadow DN8
18	Hans Binder (1. ris.)	Durex Team Surtees	Surtees TS19
19	Vittorio Brambilla	Beta Team Surtees	Surtees TS19
20	Jody Scheckter	Walter Wolf Racing	Wolf Ford WR1
22	Clay Regazzoni	Tissot Ensign with Castrol	Tissot Ensign MN4
24	Rupert Keegan	Penthouse Rizla Racing	Hesketh 308E
25	Harald Ertl	Hesketh Racing	Hesketh 308E
26	Jacques Laffite	Ligier Gitanes	Ligier JS07
28	Emerson Fittipaldi	Fittipaldi Automotive	Copersucar F05
35	Conny Andersson	Stanley BRM	Stanley BRM P207

In extremis il signor Ecclestone ha portato gli iscritti FOCA a 24 inserendo d'ufficio Jabouille con la Renault turbo (senza che i francesi si scomodassero). Invece non appare Arturo Merzario. Il bello è che il pilota italiano, che non ha potuto disputare l'ultimo GP di Zolder per impegni precedenti con l'Alfa, aveva mandato un regolare telegramma preavvisando che sarebbe stato pronto per le altre gare e che dal mese di settembre avrebbe schierato una sua propria monoposto, che sta costruendo, e che si chiamerà appunto «Merzario». Ed è abbastanza sintomatico che appena il pilota comasco ha preannunciato questa nuova monoposto alla FOCA gli hanno immediatamente tolto il privilegio di entrare tra i qualificati di diritto. Pare che anche Chiti abbia chiesto ad Ecclestone di riparare a quest'ingiustizia. Comunque ora qualcosa cambia forse dopo il precerente francese che ha ammesso tutti alle prove senza discriminazioni. Tra l'altro la prequalificazione prevista dagli inglesi danneggia due volte i concorrenti privati perché, pur avendo meno soldi, debbono affrontare un test e poi i meritevoli di qualificazione (26 sono i partenti previsti a Silverstone e perciò possono provare in 30 secondo la «tabella» CSI) ricimentarsi di nuovo contro tutti i big.

Questi i 17 «privati» nelle iscrizioni in più al gruppo FOCA

Patrick Tambay	Ensign MN
Patrick Neve	March 761
Gilles Villeneuve	McLaren M23 o M 26
Brett Lunger	McLaren M23
David Purley	Lec CRP1
Mikko Kozarowitsky	March 761
Boy Hayje	March 761
Jean-Pierre Jarier	ATS-Penske PC4
Emilio Villota	McLaren M23
Arturo Merzario	March 761B
Brian Henton	March 761
Hector Rebaque	Hesketh 308E
Derek Bell	Penske PC3
Tony Trimmer	Surtees TS19
Divino Galica?	Team Surtees-Surtees TS19
Brian McGuire	McGuire BM1
David Prophet	Surtees TS16

La giornata di qualificazioni preliminari del 13 luglio sarà composta di due sessioni di un'ora e mezza ognuna. I 4 concorrenti più veloci saranno ammessi alle prove ufficiali per il GP il 14 e 15 luglio (in quei giorni potrà provare un totale di 30 vetture, un numero che i box di Silverstone possono facilmente affrontare).

Per SILVERSTONE
gli inglesi
ci copiano
TELESPRINT



SPICCIOLI F. 1

● Nel GP Svezia si sono visti piloti di DICIOOTTO NAZIONALITA', per cui davvero si può parlare di campionato mondiale. Tuttavia in corsa le nazionalità sono scese a tredici perché non si sono qualificati i rappresentanti di Spagna, Olanda, Messico, Australia e Finlandia.

Sono rimasti in gara piloti di Irlanda, Sud Africa, Stati Uniti, Gran Bretagna, Francia, Svezia, Germania, Argentina, Italia, Svizzera, Austria, Brasile, Belgio.

● Moltissime squadre saranno presto ad HOCKENHEIM per una serie di prove di pneumatici in vista del Gran Premio di Germania del 31 luglio. Prima però questa settimana si prova a Silverstone.

● Il ritorno temporaneo alla F. 1 di JACK OLIVER, in Svezia, che ha sostituito Patrese alla Shadow, è stato abbastanza felice, con prestazioni di un certo rilievo. Da quel che si vide Oliver non ha perduto nulla delle sue caratteristiche, conservando un notevole stile pulito.

● La HESKETH ha sfoggiato i radiatori dell'olio davanti alla guida della Lotus, mentre Postlethwhite sta pensando di allargare la carreggiata.

● Il «Silverstone Circuits», congiuntamente con le Poste Britanniche hanno introdotto un «nuovo servizio d'informazione telefonico» in occasione del GP d'Inghilterra per i giorni 13, 14, 15 e 16.

Chiamando il 021-611 1212 chiunque potrà ottenere informazioni del GP sin dalla prima giornata di QUALIFICAZIONI DI MERCOLEDI' 13 LUGLIO.

Cioè come dire che hanno copiato il nostro TELESPRINT telefonico, che quest'anno festeggia i 10 anni di attività.

● Sembra che il dott. MONTAGNA, dell'ufficio stampa dell'ACI Milano, abbia brillantemente (secondo lui) risolto il problema della troppa gente ai box, mettendo giornalisti e fotografi sulla terrazza dei box, invece che limitare i biglietti che distribuisce a bambini e donne che nulla fanno nei box, coadiuvato in questo dai costruttori che distribuiscono 300 biglietti.

● Un autorevole personaggio in Svezia ha detto che le vere ragioni della popolarità di Lauda, risultanti dall'inchiesta della Nielsen dove si dice che è uno sportivo popolare, all'85 per cento sono dati principalmente dall'incidente del Nurburgring e dall'aver fatto il «gran rifiuto» del Fuji in ottobre, e non dal fatto di essere un «super campione».

● La LOTUS sarà poco veloce come dice Andretti, ma abbiamo visto nel lungo rettilineo dall'altra parte dei box, Nilsson che in accelerazione e in velocità ha preso quattro secondi alla Ferrari di Lauda...

● Colin Chapman ha fatto forse il più bel regalo al collega ENRICO BENZING che ha compiuto gli anni venerdì 17 (ma non ha voluto dire quanti) invitandolo ad una collaborazione fissa con lui, ora che Southgate ritorna alla Shadow. Sembra che il collega abbia rifiutato adducendo motivi di lontananza fra Milano e Londra...

● La MARTINI BRABHAM ALFA ha fatto passi da gigante in un anno, proprio qui, infatti, un anno fa ci si rallegrava perché la macchina per la prima volta non era stata doppiata in un GP, ora è in prima fila.

● Gordon Murray non si fida e quando parla con i suoi due piloti registra tutto... evita il registratore solo quando parla con Chiti e con Ecclestone.

● EMERSON FITTIPALDI si è presentato sul circuito di Anderstorp con un nuovissimo aereo di fabbricazione brasiliana che monta due motori turbo della Pratt e Whitney. L'aereo è guidato da un pilota brasiliano e da un copilota inglese, ospite fisso su questo aereo è Ribeiro...

● A sostituire DAVID BALDWIN alla Copersucar è stato chiamato un ingegnere pakistano il cui nome è Shahab Ahmed.

● Sulla MC LAREN di Hunt c'è il nuovo motore in alluminio disegnato come quello al magnesio. Una targhetta avvisa che è un motore da competizione della Cosworth, e che per informazioni e interventi meccanici bisogna rivolgersi alla Cosworth della quale segue l'indirizzo.