



NON IMPORTA dire che la vittoria di sabato non poteva arrivare in un momento migliore per me e per l'intero team McLaren. Penso che tutti, fossero soprattutto sollevati, perché siamo stati sempre convinti che la M26 fosse in grado di vincere una corsa o due. Sapevamo che dovevamo vincerne una presto, prima che fossimo del tutto fuori gara per il titolo. Ed è stato particolarmente soddisfacente vincere di fronte al pubblico inglese.

Dopo il GP di Francia sono venuto a Silverstone per una giornata di prove in preparazione della corsa. La maggior parte delle squadre era presente, e Mario Andretti

so molto costruttivamente nei suoi commenti sulle prestazioni della vettura. Credo da tempo, e l'ho spesso ripetuto, che, o si ha l'abilità di pilotare una macchina di F. 1 o non la si ha. Le prestazioni di Villeneuve e Patrick Tambay, che hanno fatto un'impressionante prima uscita, convalidano questa teoria. C'è della gente che ha un ragionevole successo in altre formule, ma che potrebbe correre in F. 1 per molto tempo senza mai essere veloce. Altri potranno non avere un grande successo in altre formule, ma si comportano al volante di una F. 1 come un'anatra sull'acqua. Si tratta sempre però di avere l'occasione di poterlo

a Heathrow e così siamo stati portati a Parigi. Sfortunatamente siamo atterrati a Orly ed è difficile, se non impossibile, trovare un volo da Orly a Heathrow o Gatwick. Molta gente del nostro volo era estremamente seccata e stava diventando aggressiva, per dire il meno.

Per fortuna sono rimasto abbastanza tranquillo (a volte trovo assai da dire con le compagnie aeree) e sono stato fortunato a trovare un volo Varig che stava per partire in quel momento. Ma perfino così sono arrivato a Londra con cinque ore di ritardo per la festa del lancio del mio libro. Che peccato, perché erano stati in molti ad essere abbastanza gentili a venire!

Le qualificazioni nelle due giornate sono andate abbastanza bene. Siamo stati i più veloci giovedì, ma eravamo preoccupati che il problema del sottosterzo potesse nuovamente verificarsi non appena avessimo fatto rifornimento. Le nostre paure erano ben fondate, perché venerdì mattina, nella sessione di prove libere, la macchina non andava bene con i serbatoi pieni. Ci abbiamo pensato su a lungo dopo le prove e abbiamo deciso di cambiare la messa a punto per vedere se si potesse risolvere quel problema. Poi abbiamo fatto qualche giro con la nuova messa a punto e con i serbatoi vuoti. Nel pomeriggio siamo stati contenti di poter registrare il terzo o quarto tempo.

Eravamo abbastanza sicuri che il tempo di giovedì sarebbe bastato per conservare la pole, ma non di meno abbiamo tenuto d'occhio gli altri (particolarmente Watson) ed eravamo pronti a tornare alla vecchia messa a punto se fosse stato necessario. Ma per fortuna non lo era e eravamo abbastanza fiduciosi che la nuova messa a punto sarebbe stata adatta alla macchina con serbatoi pieni. Nelle prove di riscaldamento di sabato abbiamo registrato il tempo più veloce, anche se non era ufficiale, con i serbatoi pieni e così eravamo fiduciosi sulle prospettive.

La partenza era importantissima e tutto sommato l'ho rovinata. Ad un certo punto la frizione mi sembrava molto strana e pensavo che la mia corsa sarebbe durata solo 100 metri. Infine sono partito, per fortuna, al quarto posto e mi sono messo all'inseguimento dei battistrada. Mi ci sono voluti diversi giri per riuscire a passare Jody, il quale non era chiaramente molto contento della sua vettura e non era in grado di tenere il passo con «Wattie» e Niki. Sono riuscito abbastanza presto a portarmi alle spalle di Niki, ma passarli era problematico, perché in rettilineo letteralmente volava. Ha poi accusato noie ai freni e così sono riuscito a superarlo e presto lui ha perso il contatto con me.

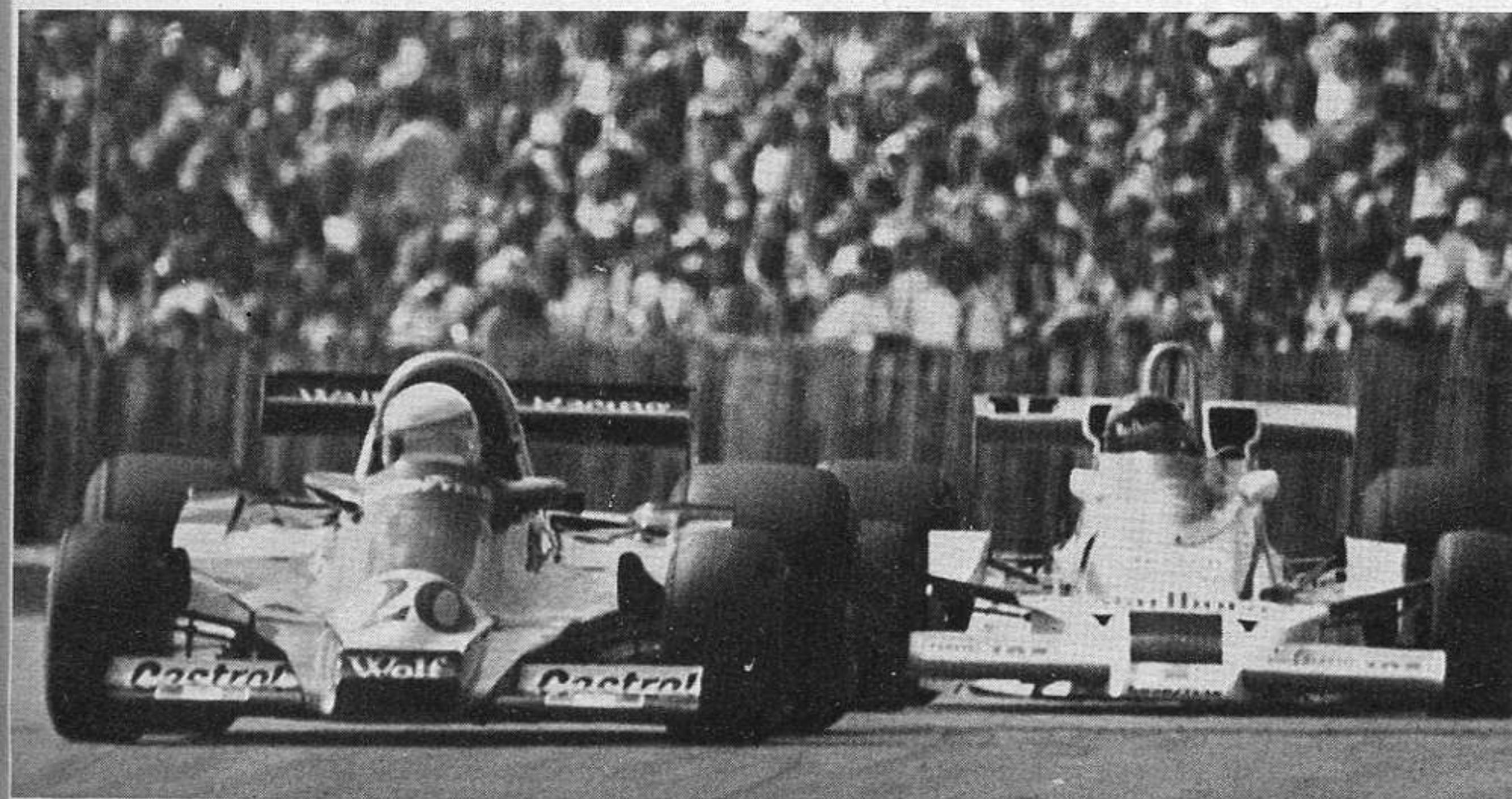
Debbo ammettere che fosse molto improbabile che avrei potuto battere «Wattie», se non avesse accusato noie di alimentazione. La mia macchina si lasciava maneggiare un po' meglio della sua, ma il vecchio problema di avvicinarmi abbastanza per poter tentare un

CONTINUA A PAGINA 10

Partito non troppo bene, James Hunt in pochi giri si è portato alle spalle di Scheckter che ancora una volta ha dovuto ritirarsi per noie al motore

a pag. 12 il diario di **WATSON**

Il canadese Gilles Villeneuve, qui ripreso immediatamente davanti a Scheckter, ha confermato la buona impressione che su di lui aveva James Hunt



Gilles Villeneuve è un campione nato...

con la Lotus era stato veramente molto veloce. Di fatto, ero piuttosto sfiduciato sulle prospettive di Silverstone, anche se la macchina sembrava a posto, ma era semplicemente un po' più lenta di quella di Mario e Niki.

Una delle cose incoraggianti però era la ottima prestazione di Gilles Villeneuve nella sua prima uscita a Silverstone e con una vettura di F. 1. Mi ricordo che ho corso contro di lui (e ho perso) l'anno scorso in Canada a Trois Rivieres e che ero rimasto molto impressionato del suo ovvio talento e dal suo modo di affrontare le corse in maniera tanto professionale.

Era stato immediatamente veloce nelle prove al volante della mia M23 dell'anno scorso e si è espres-

dimostrare a se stessi e questo dipende spesso dalla fortuna.

Dopo le prove sono tornato a casa per qualche giorno da riposo e recupero prima di tornare in Inghilterra. Avrei dovuto recarmi a Montecarlo per un torneo di backgammon Philip Morris, ma mi hanno permesso di non venire e così ho potuto fare un po' di golf e tennis a casa. Anche Niki Lauda si trovava nel sud della Spagna quando ero a casa. E così ho potuto fare gli onori di casa, invitandolo qualche giorno.

Il mio viaggio in Inghilterra è stato disastroso, perché la compagnia aerea ha deciso, quando eravamo a metà strada tra Madrid e Londra, di mettersi in sciopero. Il personale di volo ha evidentemente rifiutato di accettare ogni altro volo

diario HUNT

CONTINUAZIONE DA PAG. 9

sorpasso, sorgeva nuovamente. Non sembrava che John avrebbe commesso un errore, ed entrambi sapevamo che tutto ciò che doveva fare era rimanere lì, ed io non avrei potuto farci niente, senza rischiare di uscire di pista.

In Olanda, l'anno scorso la situazione era inversa. Lì John mi stava dando la caccia, giro dopo giro con la sua Penske. Sabato l'ho insidiato il più possibile ma, fino al momento in cui si è diretto verso i box, non ero affatto fiducioso di vincere.

Poi si è trattato di lavorare fino alla fine, benché il team mi abbia un po' spaventato, segnalandomi di rallentare per amministrare il carburante. Ho fatto ciò che mi hanno detto, ma ero tanto convinto che non ci sarebbe stato problema, tanto che alla fine la prima cosa che ho fatto, era di scommettere con Teddy Mayer che ci fossero ancora più di 5 galloni nei serbatoi. Ho vinto la scommessa.

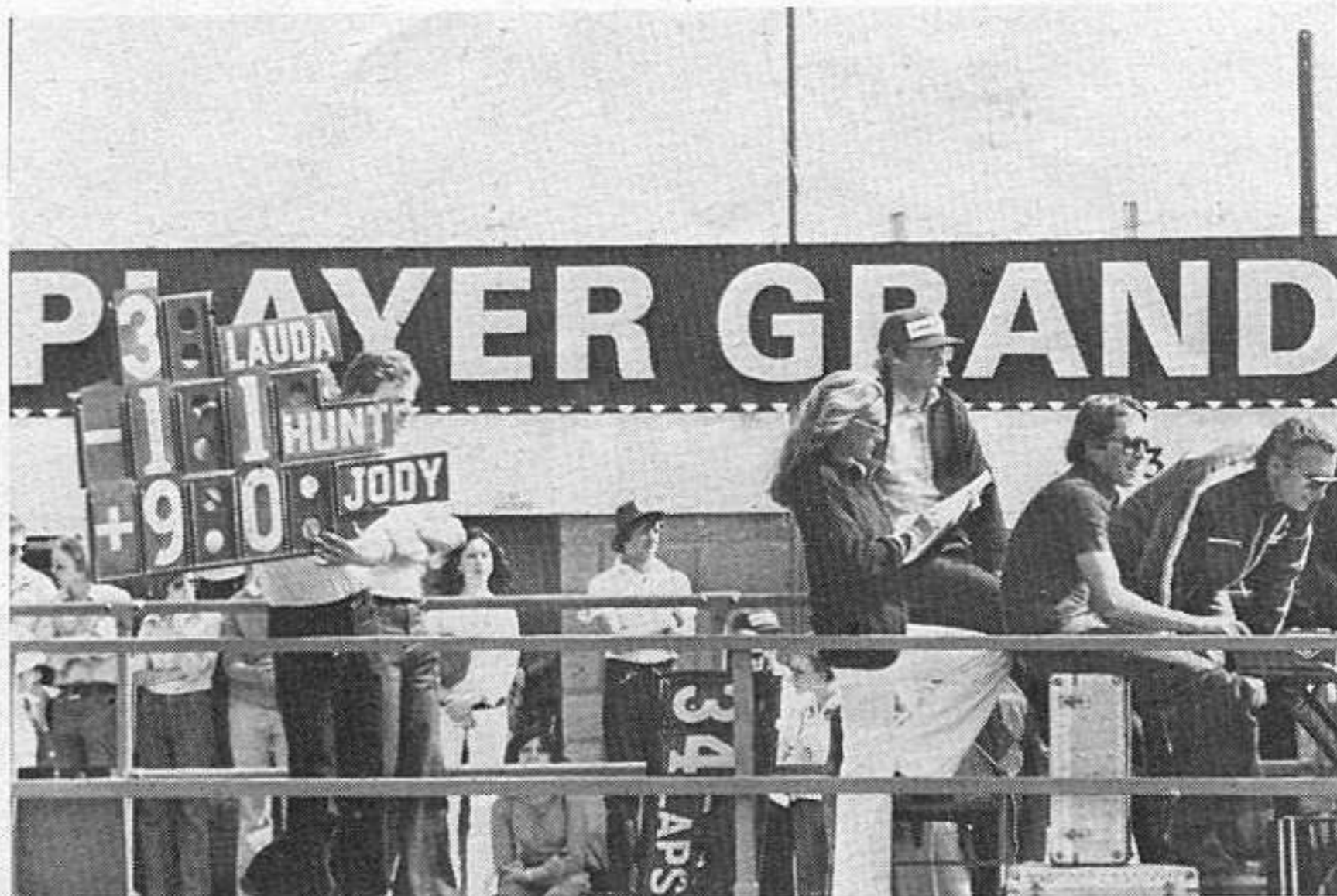
Dopo la corsa la folla è stata magnifica e sono ancor una volta molto grato per questo fantastico appoggio che mi ha dato. Ero disperatamente dispiaciuto per John Watson, perché ha fatto di tutto per vincere. Ripeto ciò che ho detto la settimana scorsa: verrà il suo giorno e la sua malasorte cambierà, perché è così che vanno le cose nelle corse. Egli pilota una buona macchina per un ottimo team e rimane sereno malgrado tutto ciò.

Il giorno dopo la corsa ho giocato in una partita di cricket per Lords Taverners contro quelli del duca di Gloucester in aiuto della National Association of Boys Clubs. Sfortunatamente ha piovuto forte per quasi l'intera giornata, ma c'era lo stesso una bella folla che ha potuto assistere a qualche «overs». Il numero di palle a mio favore era in una certa fase piuttosto impressionante (2 per 2), grazie a qualche superba presa di John Taylor, il giocatore di rugby inglese e di John Conteh, ma poi è entrato nel gioco Mike Smith del Warwickshire e Inghilterra e così ho subito chiesto di essere tolto.

Ma colpire era un problema, perché il bastone era tanto bagnato. Sono comunque riuscito a vincere circa 17 giochi prima di essere raggiunto dallo stesso Mike Smith. Ritengo personalmente che fosse piuttosto maleducato da parte sua vincere la partita, ma suppongo che anche la sua reputazione fosse in gioco.

Lunedì è stata una giornata frenetica di promozione per il mio libro «Against All Odds» (Contro tutte le Probabilità) a Londra e Birmingham, prima di tornare in Spagna. E' passato molto tempo da quando ho corso per l'ultima volta a Hockenheim, perciò non faccio previsioni sull'esito. E' bello di essere nuovamente in testa, almeno per una corsa, sebbene dobbiamo ancora fare molta strada prima che possiamo dire di aver «girato l'angolo» con la M26.

James Hunt



Nel recinto segnalazioni «Mimicha» Reutemann segue preoccupata la corsa del marito, mentre Lauda in pista, seguendo le indicazioni del tabellone, amministra le sue possibilità



SILVERSTONE - Il tempo ci dirà se il G.P. d'Inghilterra ha segnato un punto di svolta nel mondiale 1977. L'impressione istantanea è che sia stato così. Anche se non sembrava essere una corsa intensamente drammatica, è stata una gara affascinante. La McLaren è completamente tornata alla ribalta, e James Hunt rivitalizzano aspetta ora Hockenheim e il resto della stagione. Quali che possano essere i punti di vista sulla sua persona, è bello vedere come il campione in carica sia nuovamente attrezzato per difendere con vigore il suo titolo. Non è stato esattamente un pilota facile da capire forse anche solo per i giornalisti professionisti, che hanno dovuto faticare per comprenderlo, ma l'accoglienza che la folla gli ha riservato dopo la corsa, non ha lasciato dubbio sulla sua popolarità presso la massa del pubblico britannico.

Avendo detto questo, si deve anche registrare che il secondo arrivato Lauda ha ricevuto lo stesso applauso dalla tribuna principale dopo la corsa, e, se Watson ci fosse stato, avrebbe senza dubbio ottenuto la stessa accoglienza. Sembra che il destino riservi i suoi colpi più crudeli quest'anno per Watson, ma almeno sembra che ora sia in grado di accettare la situazione con maggiore filosofia — se si può usare una parola tanto grandiosa per il suo commento dopo la corsa: «Comincio a chiedermi in che cosa abbia sbagliato nel passato; debbo aver travolto una monaca o qualcosa del genere».

Non sarebbe giusto riferire soltanto che la sfortuna di altri ha «dato» a Lauda un maggiore vantaggio in testa al campionato, perché Niki ha condotto una corsa intelligente compensando i difetti della sua Ferrari. Si è

PsycoCARLOS

LAUDA leader
scoraggia
l'argentino

Reutemann a colloquio con Ducarouge della Ligier. Non si tratta però di... mercato piloti, pur se Carlos è preoccupato dalla «ripresa» di Niki

avuta l'impressione che questo risultato possa cambiare la strategia della Ferrari: uno scoraggiato Reutemann teme ovviamente che gli sforzi saranno ora concentrati su Lauda, per esempio nel senso che possa fare meno prove, mentre Lauda ne effettuerà di più.

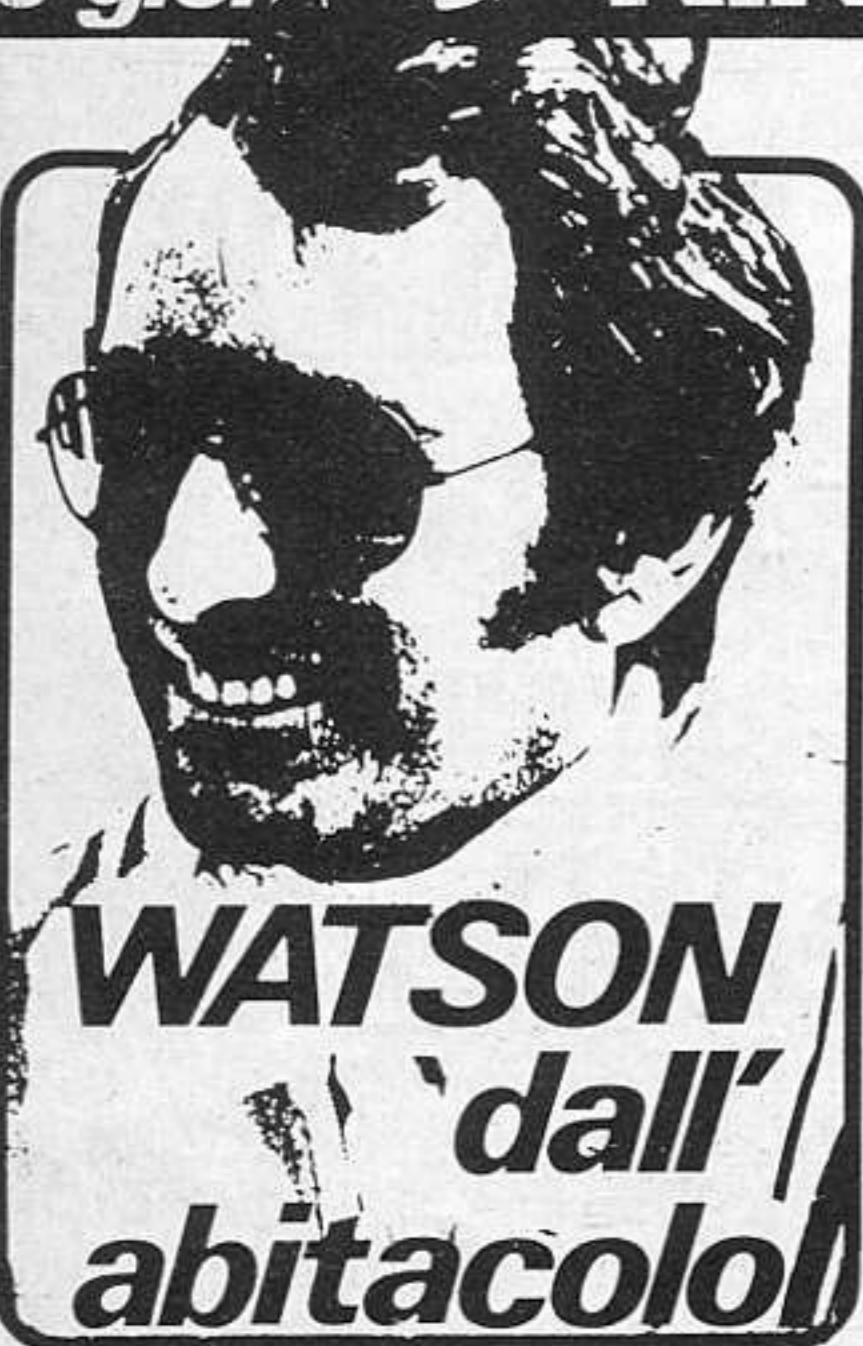
Gli altri teams non prevedevano che la Lotus sarebbe stata veloce su questo circuito veloce e sono stati sorpresi dei loro tempi. Ora la loro interpretazione si è rivelata giusta: la JPS mancava in velocità massima, ma non nelle curve.

Il team Tyrrell ha raggiunto il suo punto più basso. Non potrà certamente peggiorare! La Renault turbo è una realtà. Non ci si poteva aspettare troppo nella sua prima uscita, ma come sarà la situazione tra un anno? E anche il monopolio della Good-year ha trovato adesso fine.

d. h.



Merzario rientra ai box con (e si nota) l'ennesimo semiasse spezzato. Fortunatamente, come avete letto, ci hanno... pensato i tedeschi dell'ATS. A sinistra, la resa di Patrese non, come gli è stato imputato, per la rottura del motore, ma per noie d'alimentazione (Attualfoto)



Chi è il Santo della benzina?

SILVERSTONE - San Crispino è il santo dei fabbricanti di scarpe, San Cristoforo è il santo dei viaggiatori. Se qualcuno sa quale sia il santo dei consumatori di benzina, per favore fatemelo sapere. Organizzerò una piccola sessione di preghiera per lui. Eccomi in Francia al punto di vincere una corsa, fino a mezzo giro dalla fine. Non ci sono riuscito per una pinta di benzina.

Qui a Silverstone, con due terzi della corsa disputata, trovandomi saldamente installato in testa per tutto il tempo e convinto che la vittoria fosse mia, si mette nuovamente in sciopero il santo della benzina.

Questa volta non si è trattato di essere rimasto senza. Ce n'era ancora tanta nei serbatoi! Di fatto ne abbiamo tolto un gallone dopo. Un blocco da qualche parte dei tubi ha impedito che arrivasse al motore.

Al 49. giro il motore cominciava a funzionare a singhiozzi e quando sono arrivato sul rettilineo ha smesso di funzionare del tutto per un attimo. Ciò che pensavo non si può pubblicare. Sono andato direttamente nei box. Erano sorpresi di vedermi, poiché l'ultima volta che mi hanno visto era stato dall'altra parte del muretto, saldamente installato al comando. Sono riuscito a spiegare loro in fretta che avevo bisogno di benzina, e me ne hanno dato un po'. Ma poi, dopo diversi giri, gli stessi sintomi si sono ripetuti. Un'altra fermata, per la benzina. Di nuovo in pista e, dopo due giri, il motore cominciava a essere molto rumoroso — il risultato per aver corso con poca benzina — perciò sono

tornato ai box e mi sono ritirato.

Ho visto come James Hunt ha tagliato il traguardo della corsa che avrei tanto voluto vincere. Aspramente deluso per me stesso ma molto contento per James, perché, per lui, questo era un giusto premio di mezza stagione di impegno, con scarsi risultati sia per lui che per il team. E quale può essere un compenso migliore se non vincere il GP di casa?

Non credo che James avrebbe avuto modo di passarmi durante la corsa. La mia partenza è stata perfetta e avevo un bel margine di vantaggio all'ingresso della prima curva. Abbastanza per evitare che qualcuno mi urtasse di dietro, trattenendo la macchina abbastanza per non « cuocere » le gomme e surriscaldare i freni.

Nei primi giri ho poi aumentato il mio vantaggio. Quei primi giri di corsa sono critici. Bisogna trovare l'equilibrio tra l'andare in pieno e non andare così forte da rovinare le gomme. Questo è più critico con la mia macchina che con la maggior parte delle altre, perché portiamo più

di sospensione, eppure non la sentivo in modo soddisfacente. E così infine mi sono messo al volante del muletto, e ben presto siamo riusciti a trovare una buona messa a punto e l'equilibrio.

In questo modo sono stato in grado di registrare negli ultimi momenti delle prove un tempo che mi ha messo di fianco a James in prima fila. Cosa da rendere felice il pubblico: due britannici in prima fila!

Il GP d'Inghilterra è stato certamente la corsa più competitiva in cui abbia mai corso. Meno di 2 secondi dividevano i 26 piloti al via. Questo è poco. Significa che la differenza tra la macchina più veloce e quella più lenta è un battito di ciglia, ecco cos'è.

Fino a che punto fosse competitiva la gara è stato dimostrato dal fatto che Clay non è riuscito a qualificarsi per lo schieramento. Indica anche quanto sia delicato il lavoro della messa a punto della macchina per un particolare circuito. Di solito troviamo Clay in mezzo alla griglia da qualche parte. Ma per una qualche ragione stavolta non è riuscito a far funzionare la

ma stava solo nell'indicatore e evidentemente Teddy Mayer gli ha detto di tornare in pista e di non preoccuparsi. E' tornato in corsa e ha tenuto il contatto con i battistrada, soprattutto Lauda.

Penso che abbia impressionato in due punti. Il suo controllo di velocità e della vettura e il fatto che sia riuscito ad osservare gli strumenti in questa serrata battaglia e che abbia preso la decisione di tornare ai box per salvare il motore. La maggior parte dei dirigenti di team sarebbero felicissimi se i loro piloti osservassero gli strumenti, per non parlare poi di prendere una decisione come quella. Gilles è un uomo che ha un futuro davanti a sé e penso che la McLaren è contenta di averlo « trovato ».

Siamo tutti rimasti rattristati nel vedere l'incidente di David Purley, perché ha posto fine a ciò che stava diventando un'impresa privata promettente. David è un corridore privato in un senso unico: egli costruisce e iscrive la propria macchina. Ho seguito il progresso del suo piccolo team perché è un mio vicino



Continua la supremazia del 12 cilindri Alfa su quello Ferrari. Anche a Silverstone l'irlandese Watson è partito come un razzo distanziando facilmente Lauda seppure, come dice Hunt, in rettilineo il « cavallino » è più veloce

carburante degli altri, e perciò siamo più pesanti.

Sono stato in grado di dettare l'andatura della corsa con un'occhiata nello specchietto retrospettivo, il che era una situazione molto soddisfacente.

Le prove non sono state molto soddisfacenti invece e solo negli ultimi dieci minuti dell'ultima sessione sono riuscito a sistemare le cose e a registrare un tempo che mi ha assicurato un posto in prima fila. Prima di quel momento tutto era andato malissimo e avevo solo il decimo tempo.

Nella prima giornata non sono semplicemente riuscito a equilibrare la vettura. Abbiamo fatto una confusione con diverse combinazioni di gomme e diverse messe a punto

macchina nel modo giusto, insieme a Ribeiro, Henton e Villota, anche loro rimasti fuori dallo schieramento. Quando le macchine sono così vicine l'una all'altra, questo significa che si può doppiare « i piloti lenti » solo con la loro collaborazione.

Ritengo che il pilota francese Patrick Tambay abbia fatto un buon lavoro con la sua Ensign alla prima uscita in un GP. Però il risultato straordinario della corsa è stato quello del pilota franco-canadese Gilles Villeneuve. Per la prima volta al volante di una F. 1 si è qualificato nono con la vecchia macchina di James Hunt, e in corsa si trovava al settimo posto, prima che si fermasse ai box per surriscaldamento. Il proble-

di casa a Bognor e non potevo fare altro che ammirare i suoi risultati, che ha ottenuto con una squadra di uomini tanto piccola, che lavorava per lui con un limitatissimo budget.

Alcuni dei teams con forte sostegno finanziario e con molto personale, sarebbero stati contenti di ottenere i risultati di David. Il suo incidente — intrappolato con le gambe nella vettura — era simile a quello che ho avuto io a Brands Hatch nel 1973 e so quanto sia doloroso.

Gli auguriamo tutti una rapida e completa guarigione, e sono sicuro che sarà così, con l'aiuto delle sue ottime condizioni fisiche e della sua forza mentale.

John Watson

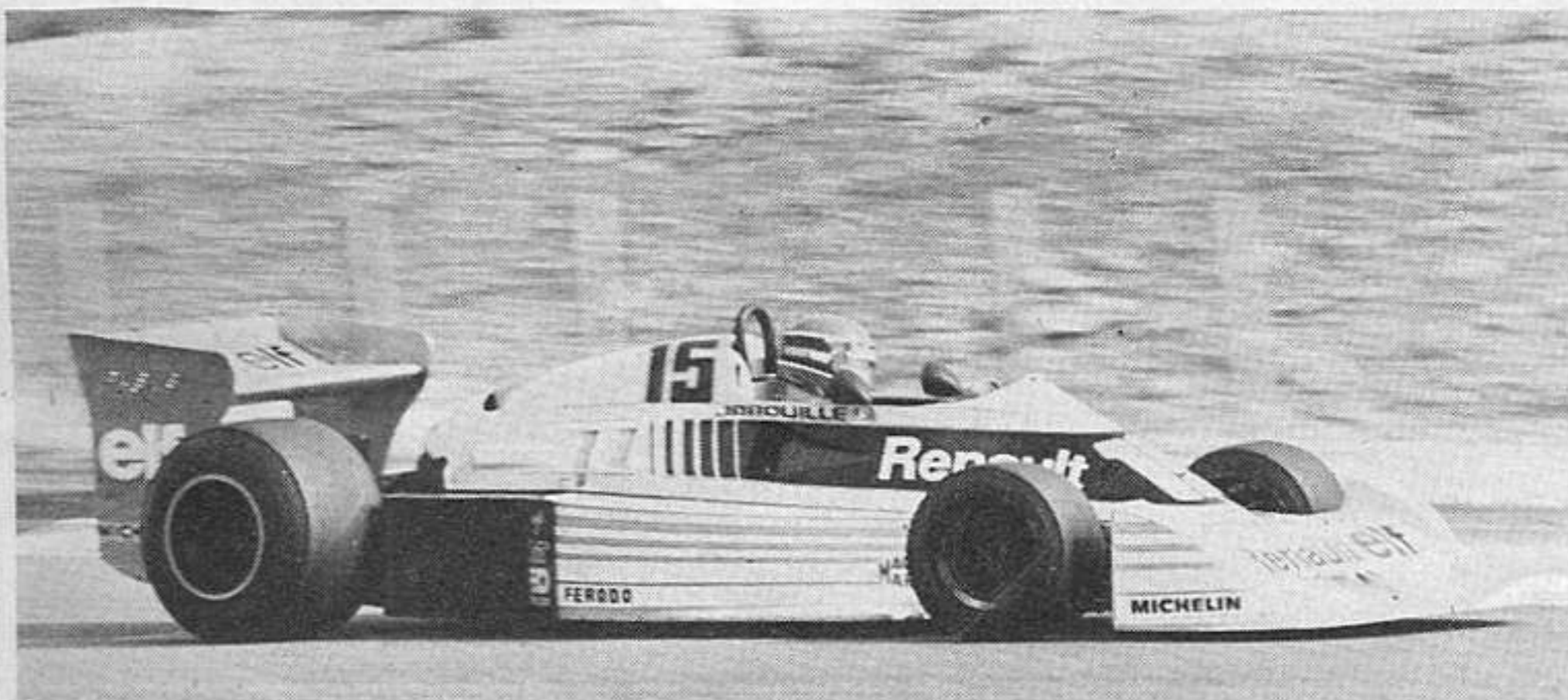
LE JOURNAL DU DIMANCHE

LES SPORTS

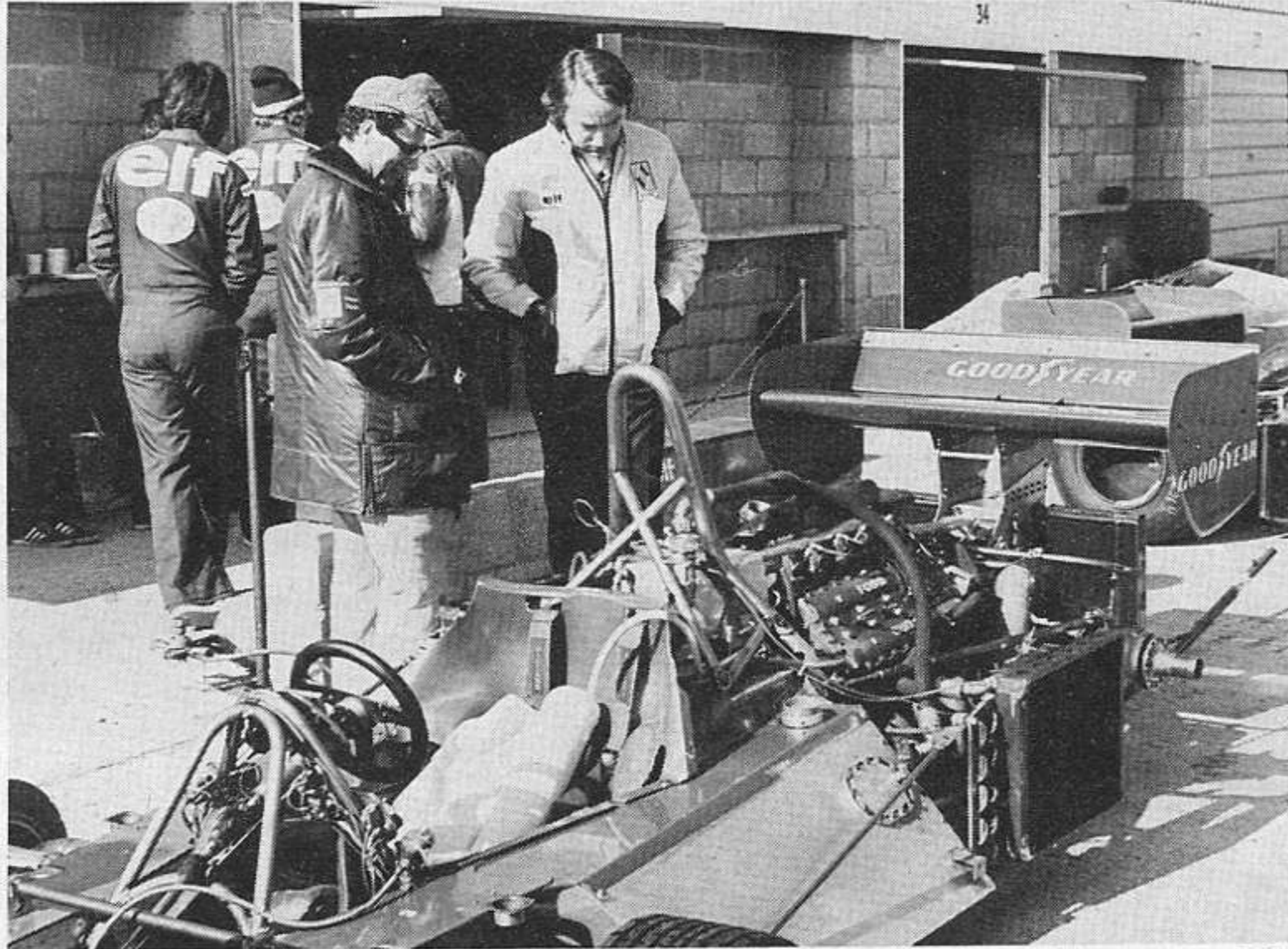
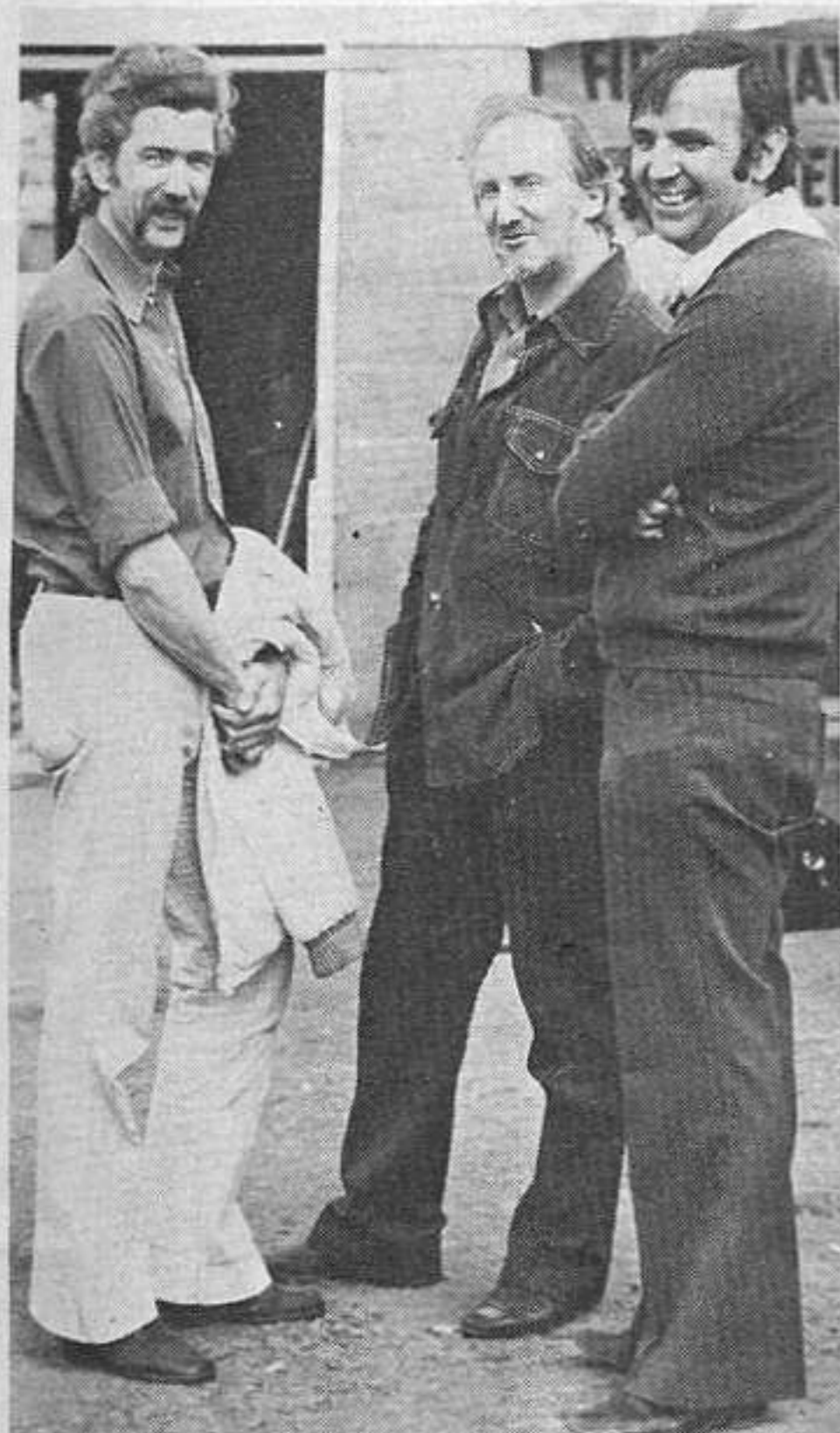
Renault: pas de miracle

C'est l'Anglais

La Renault F1 n'a pu terminer son premier Grand Prix: elle n'a couvert que deux tours.



Jabouille in prova con la Renault RS 01: in gara comunque il pilota francese ha preferito togliere il cupolino per raffreddare meglio il turbo



A sinistra, chiacchiere tra progettisti disoccupati: si vedono da sinistra Pilbeam e Philippe. Sopra, Jabouille e Crombac osservano la Tyrrell P 34/2

IL DEBUTTO DELLA RENAULT RS 01 SCATENA I SOLITI FRETTOLOSI GIUDIZI

Anche le MICHELIN sentono il freddo

SILVERSTONE - Il fatto tecnico più importante del Gran Premio di Gran Bretagna è stato ovviamente l'esordio ufficiale della **RENAULT RS 01**, la tanto attesa macchina col motore sei cilindri a V sovralimentato con turbocompressore. L'avvenimento ha naturalmente destato molta curiosità, pur con le esagerazioni negative di certa stampa francese. Della macchina sapete tutto, per le descrizioni complete che abbiamo pubblicate a suo tempo. Da aggiungere c'è che dopo le prime prove sono state apportate alcune modifiche alle soluzioni iniziali, cosa d'altra parte prevedibile e prevista. E' stata modificata, ad esempio, la forma della parte superiore dell'abitacolo, con una carenatura più stretta che ha migliorato la linea generale dal punto di vista estetico, ma ha soprattutto migliorato l'alimentazione alle due bocche laterali, poste appena sotto il roll-bar, che convogliano aria allo scambiatore di calore, il quale a sua volta raffredda l'aria proveniente dal compressore e diretta alla alimentazione.

Per il resto la macchina è rimasta invariata, salvo che dopo i primi giri di prova è stata abolita la carenatura posta sopra il motore, non per finalità aerodinamiche ma perché ciò permetteva di dare maggiore aereazione ai condotti del sistema di alimentazione. Infatti da quel che si è capito le maggiori preoccupazioni dei tecnici della Renault sono venute dall'eccessivo calore sviluppato nella zona del turbocompressore. Dopo i primi giri di prova questo importante aggeggio si è rotto... per fusione delle alette della turbina.

Una preoccupazione secondaria, che peraltro era derivata dalle condizioni atmosferiche locali, è venuta dalle gomme Michelin, eccellenti sotto ogni aspetto ma che non riuscivano a raggiungere temperature di esercizio decenti, dato che la pista era piuttosto fredda. Soltanto nella ultima sessione di prova, il venerdì pomeriggio, il sole è stato presente abbastanza a lungo da scaldare un poco l'asfalto, e ciò ha contribuito a rendere possibile la prestazione che ha permesso a Jabouille di qualificarsi.

Le **TYRRELL** si sono presentate entrambe con la carreggiata anteriore molto allargata, come sulla macchina di Depailler a Digione, il che tuttavia non ha permesso di eliminare i gravi difetti di questa macchina. La macchina di Peterson aveva comunque le soluzioni conosciute, coi radiatori olio posteriori, ai lati del supporto alettone. Quella di Depailler aveva i radiatori anteriori già utilizzati a Digione.

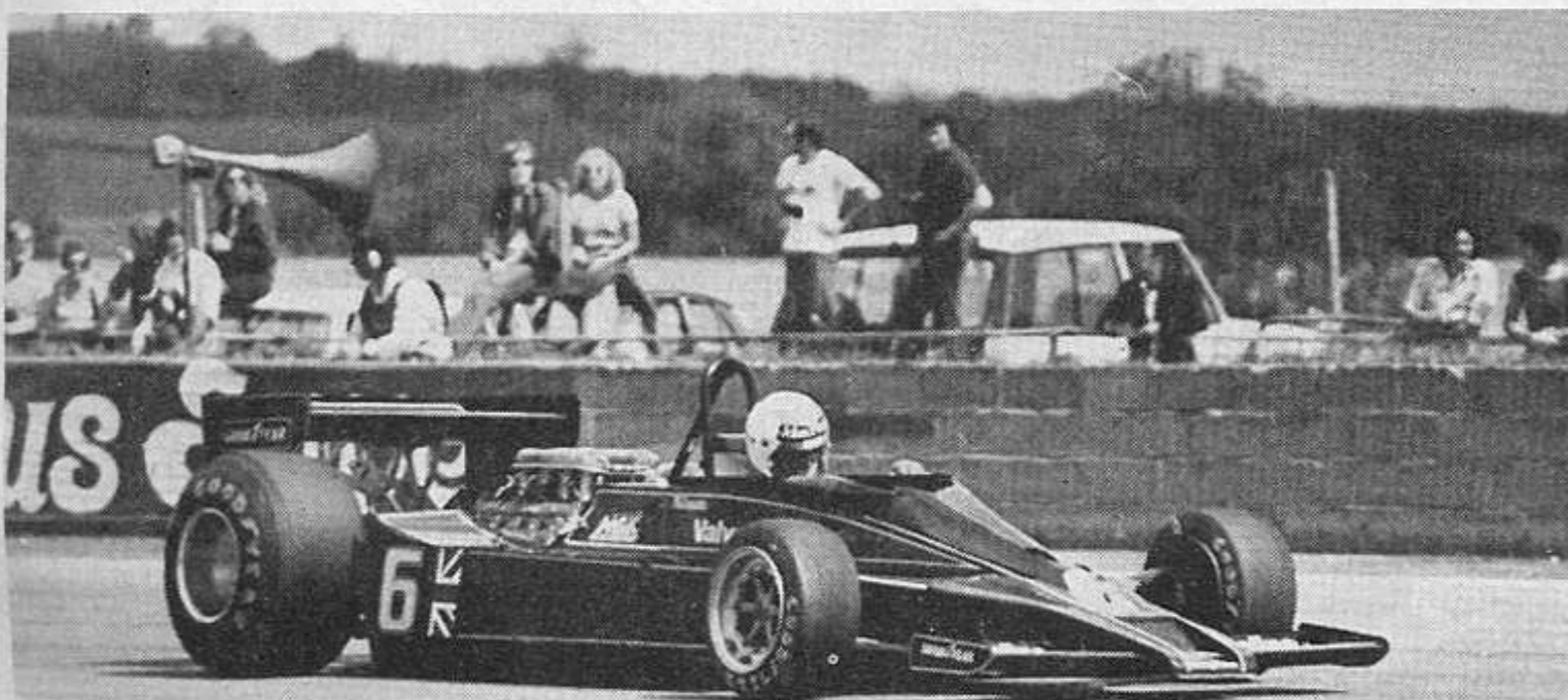
Depailler però ha provato anche la carenatura tipo 1976, che ha utilizzato anche in gara (per i pochi giri che ha potuto fare).

Qualche modifica sulla **BRABHAM** di Watson, che nelle prove ha utilizzato un musetto dotato di due alette

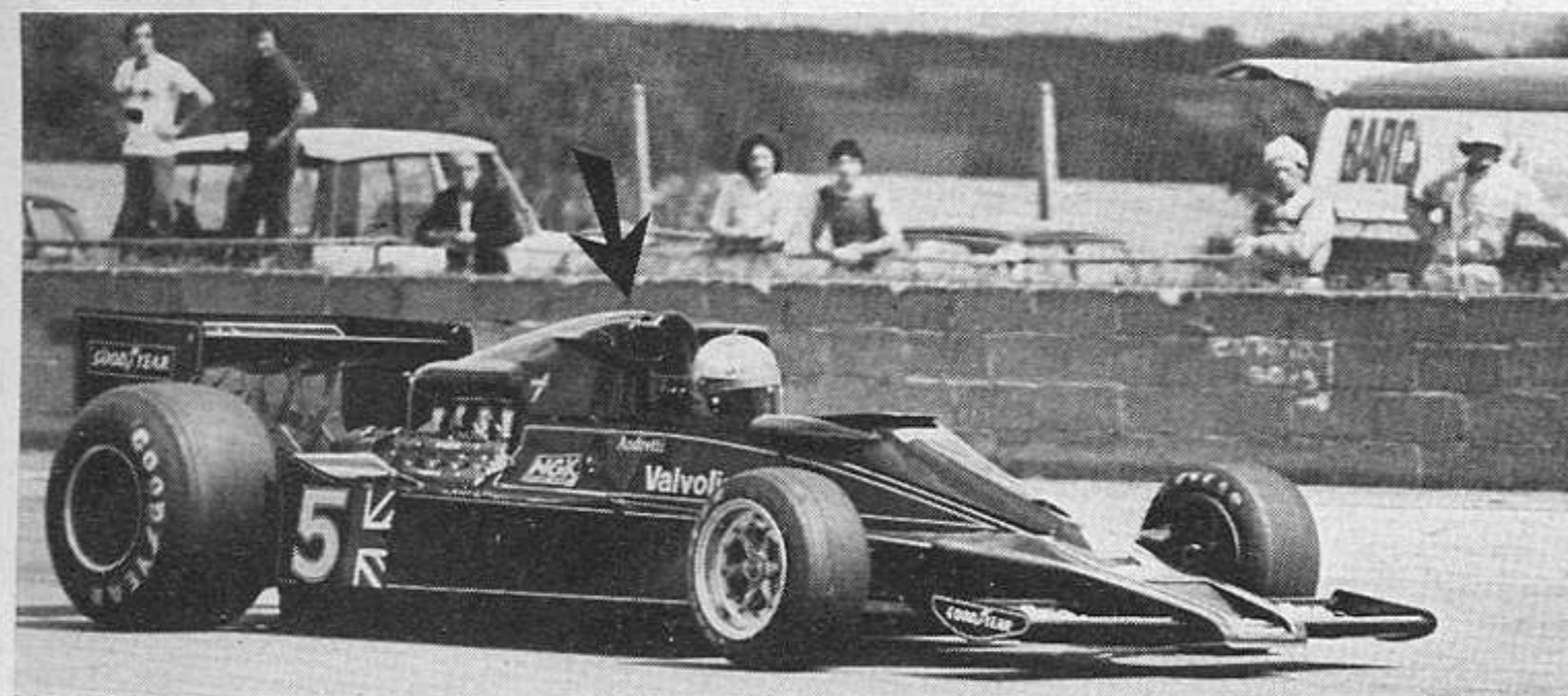
f. l.

CONTINUA A PAGINA 18

C'è aria e aria (sulla JPS)...



In prova si è visto Nilsson, sopra, senza prese d'aria sulla sua Lotus; anche Andretti, sotto, ha provato queste nuove prese d'aria a Silverstone



«I «topi» dei G.P.

SILVERSTONE - Si fa sempre più valida l'ipotesi che il « topo » dei box che ruba le valigette 24 ore ai vari teams sia « uno del giro ». Palazzoli, il manager di Merzario, ha ritrovato la sua valigetta a Zolder, cui mancava solo il denaro, mentre era stato lasciato tutto il resto fra cui un cronometro e una calcolatrice (forse troppo riconoscibili se fossero stati visti in mano a qualcuno del giro della F. 1). La valigetta è stata trovata in un bosco da turisti italiani che seguono in roulotte i G.P. Sono state trovate anche le valigette di Regazzoni e Andretti, a cui non mancava nulla se non il danaro cantante. Per Palazzoli è stato il GP dei ritrovamenti, ha rintracciato anche una penna stilografica, ma non possiamo dire nelle mani di chi...

● La **PENSKE** ha ultimato in questi giorni la nuova macchina per Indy '78 nell'officina di Poole, chi ha visto la macchina assicura sia eguale alla F. 1 dell'anno scorso con cui ora corre Jarier.

● Nessun problema per la Ferrari di Lauda, mentre quella di Reutemann ha un piccolo problema al cambio, un dente forse si potrebbe essere danneggiato perché il pilota ha utilizzato male il cambio.

CONTINUAZIONE DA PAG. 17

ture verticali longitudinali poste ai lati della parte centrale.

Alla **FERRARI** hanno continuato la sperimentazione di soluzioni che teoricamente dovrebbero permettere di migliorare gli effetti aerodinamici. Lauda ha provato, nella prima giornata, con i fianchi continui e la bocca di uscita dell'aria calda dai radiatori posta sulla parte superiore, con anche delle bavette sopralzate. Questa soluzione tuttavia è stata scartata, perché ai possibili vantaggi nel raffreddamento opponeva notevoli svantaggi. Infatti il flusso d'aria sulla parte superiore piatta dei lati della vettura veniva notevolmente disturbato, provocando vortici nefasti ai fini del rifornimento di aria all'alettone.

Entrambe le Ferrari avevano anche un irrobustimento della parte anteriore della scocca, dato da due centimetri di irrigidimento poste ai lati, appena dietro gli attacchi della sospensione.

Una novità curiosa sulla **MCLAREN M. 26** affidata a Mass, macchina del tutto nuova nel senso che era stata completata soltanto la notte prima delle prove. Con tutti gli inconvenienti che ciò rappresenta e che infatti hanno impedito a Mass di ottenere prestazioni elevate. Su questa macchina le piastre di supporto dell'alettone posteriore erano identiche a quelle della macchina di Hunt, ma anziché in acciaio erano costruite in materiale plastico, verosimilmente rigido e robusto come l'acciaio ma evidentemente mol-



«Ma cosa avrà questo motore più del nostro!» sembrano chiedersi Noretto e Bellentani della Ferrari osservando il 12 cilindri della Brabham BT 45-Alfa Romeo di John Watson



Sul musetto delle Brabham BT 45 Alfa sono ricomparse a Silverstone queste alettature verticali che erano state usate con successo già nelle gare della passata stagione

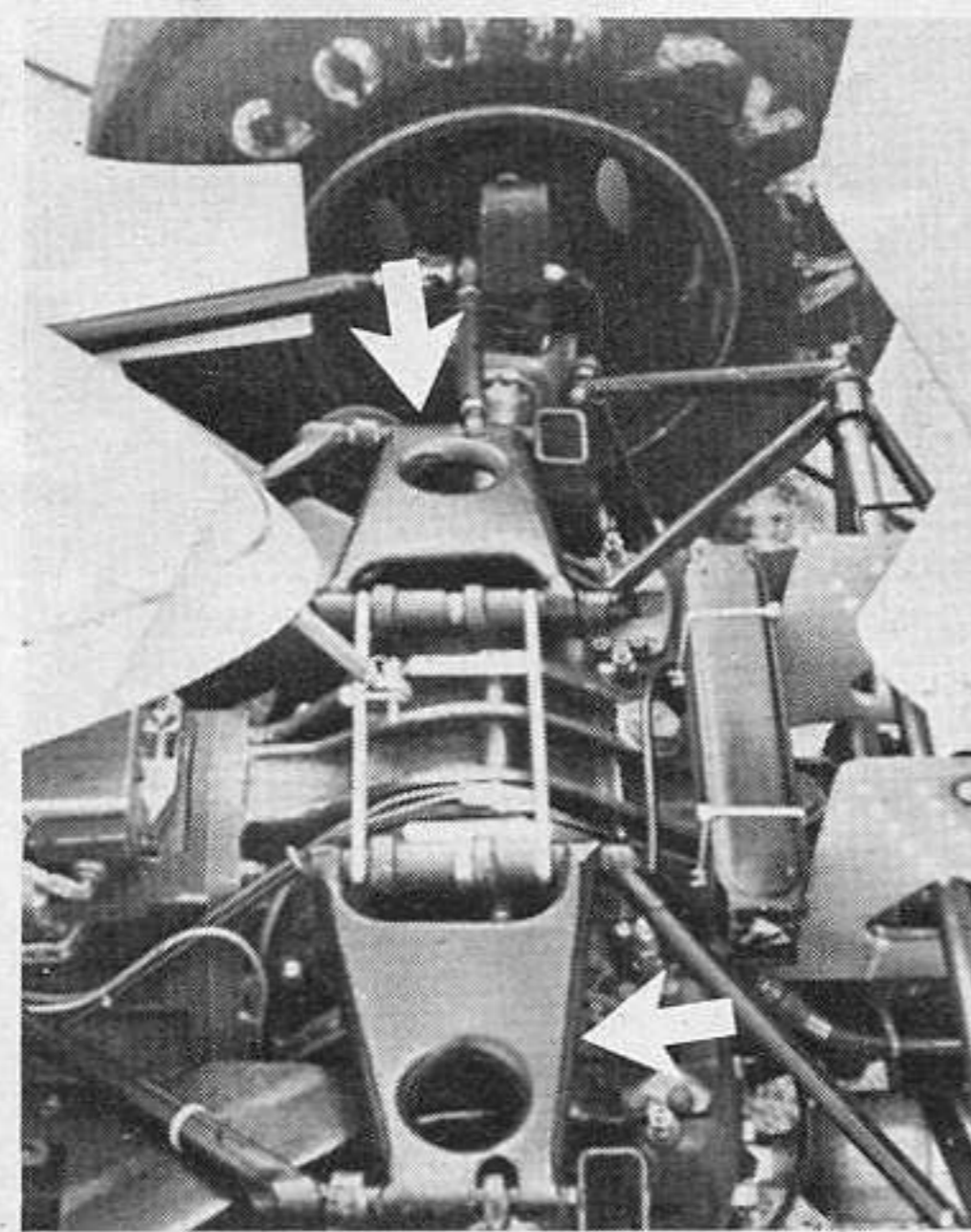
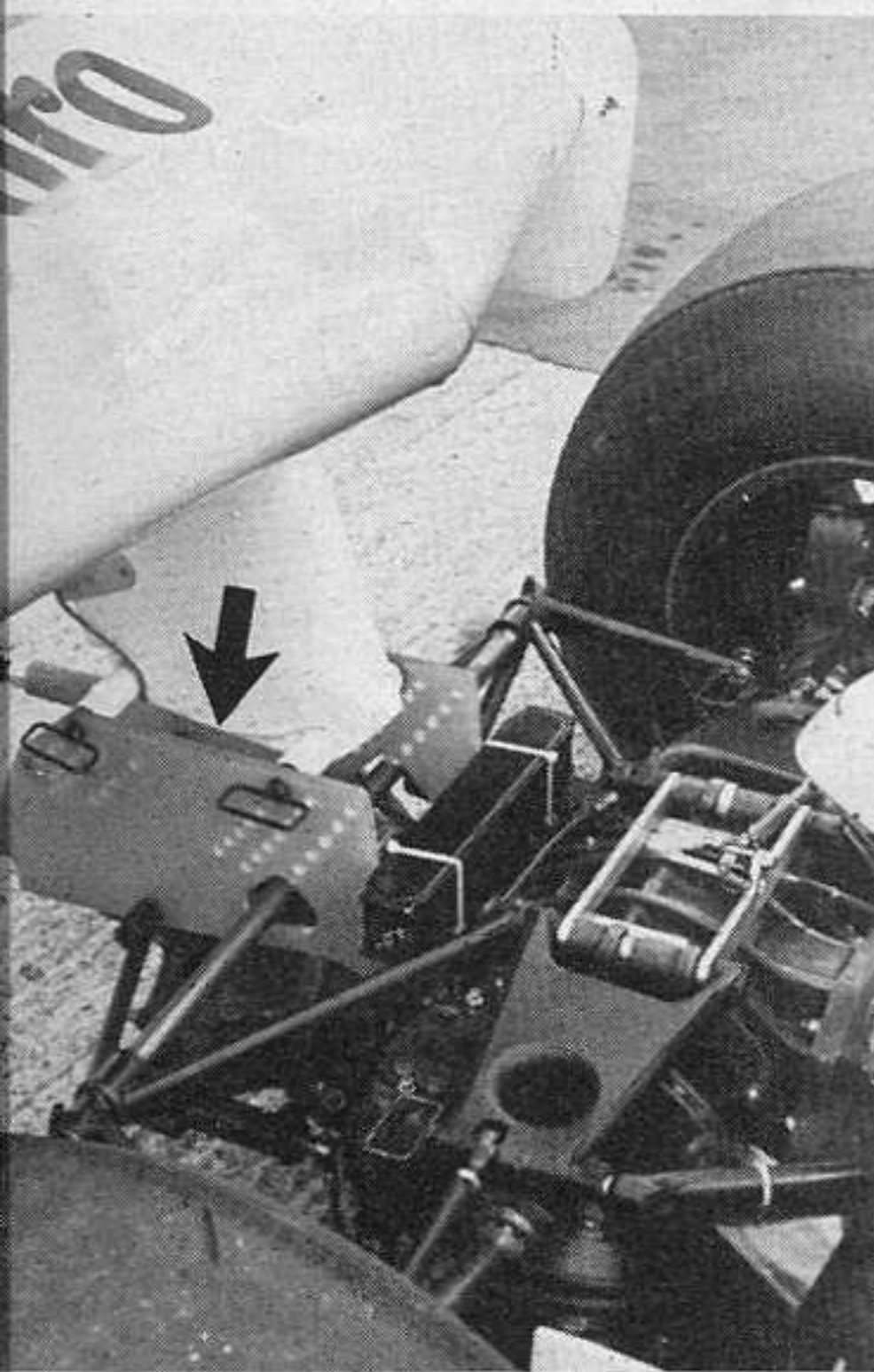
UN «FATTO PERSONALE»

Non piacciono a STUCK

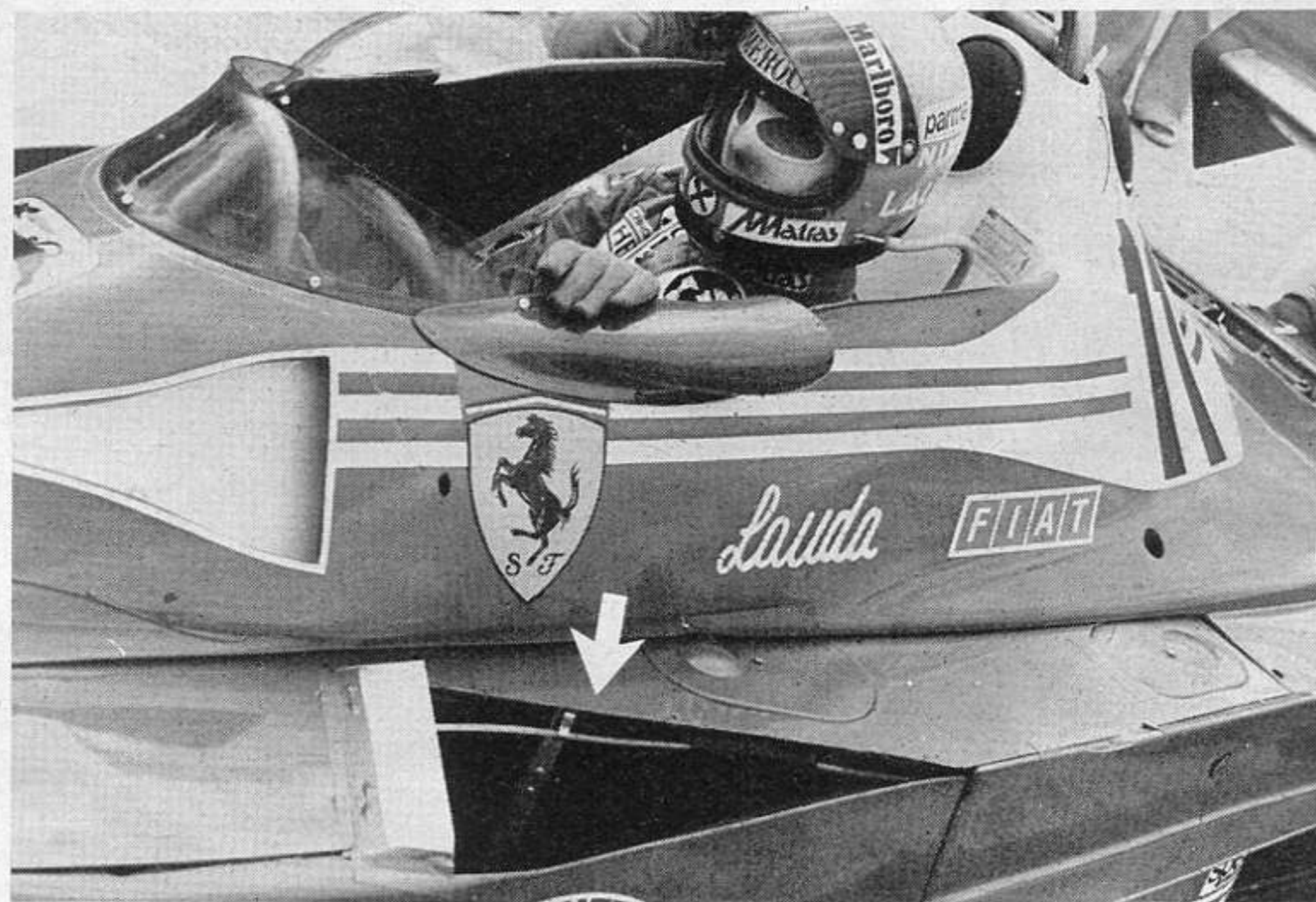
i segnali di LINI

SILVERSTONE - Battibecco agrodolce, dietro i box di Silverstone, tra il sottoscritto ed Hans Stuck. Il quale ha chiesto spiegazioni per certi gesti che gli avevo rivolto a Digione, durante il G.P. di Francia.

L'antefatto è noto: Stuck, in molto ritardo, è stato raggiunto da Laffite, il quale precedeva Nilsson e Lauda (staccati parecchio). Laffite non è riuscito a superare il tedesco, che sul giro andava meno veloce e che «tenendo» dietro Laffite per sette-otto giri ha permesso a Nilsson e Lauda di riacciocarsi alla Ligier. I commissari di Digione non si rendevano conto della situazione e (come purtroppo accade spesso) non agitavano le bandiere blu. Di qui i miei gesti, vale a dire un dito puntato a segnalare che dietro c'era chi chiedeva strada. Stuck ha continuato a rallentare Laffite fino a che Nilsson e Lauda hanno potuto ricongiungersi, distruggendo perciò tutto il lavoro che Laffite aveva fatto finora, ovviamente con rischio. Tanto che



Novità sulla McLaren M 26 di Mass: a sinistra il supporto dell'alettone in materiale plastico e sopra nuovi bracci delle sospensioni posteriori

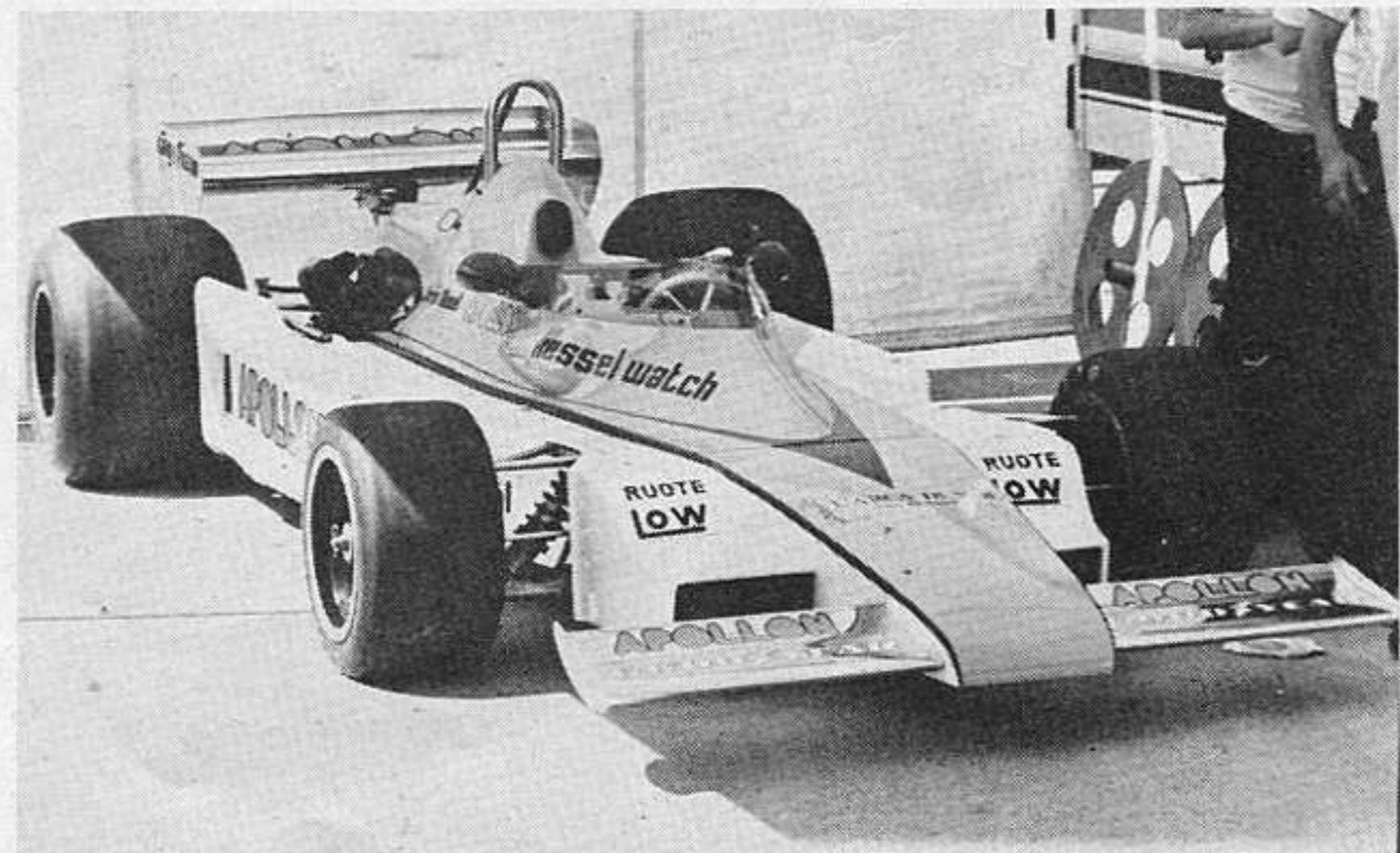


Alla Ferrari si sono fatti diversi esperimenti nelle prove di Silverstone: qui si sta provando una uscita dell'aria dai radiatori superiore e non laterale

to più leggero. Anche le due traversine oscillanti della sospensione posteriore, poste sopra il cambio, erano differenti, così come qualche altro particolare di minor rilievo.

Niente di nuovo alla **MARCH**. La macchina vista qualche settimana fa, dotata di radiatore anteriore, non è stata portata a Silverstone. Il telaio è molto buono, leggero e rigido, ma la soluzione del radiatore anteriore altera totalmente la efficacia della linea aerodinamica attuale, che alla March considerano molto buona. Cosicché questa soluzione non la si vedrà più, ma presto la stessa macchina sarà di nuovo in pista con radiatori posteriori.

f. l.



Questa è la Apallon, la F. 1 costruita da Caliri e Marmioli su telaio Williams per Loris Kessel: la macchina dovrebbe debuttare a Hockenheim nel GP di Germania

Nilsson ha poi potuto superare Laffite approfittando di una situazione confusa (doppiaggio di altri).

I miei gesti, ai bordi delle piste, purtroppo, ogni tanto ci sono. Quando si presentano situazioni che i commissari non avvertono, o quando mi accorgo di qualcosa che non funziona su qualche macchina, tento di avvertire il pilota, e spesso vi riesco, anche perché molti hanno fatto l'abitudine. Ricorderò tra l'altro il ringraziamento rivoltomi da Rindt, al quale avevo segnalato la rottura dell'alettone posteriore agitando le braccia tese in orizzontale; e la stessa cosa aveva fatto Ickx a Barcellona (1969 con la Brabham).

A Stuck non sono piaciuti. Il che dimostra che li aveva visti, cosa di cui potevo dubitare, vista la perversità con la quale egli non ha dato strada a Laffite. Adesso sappiamo che invece aveva visto e capito. Il che, con buona pace dei suoi ami-

ci tedeschi, rende più grave il suo operato.

Perché, vedete, in quel momento Stuck era molto in ritardo, doppiato, mentre Laffite stava difendendo il quarto posto, che si era guadagnato duramente. Laffite ha perduto una posizione perché Nilsson, come vi abbiamo detto, ha potuto ricongiungersi e poi approfittare di una situazione confusa. Poi Laffite è andato a finire contro la Brabham di Stuck che si era messa di traverso, ed ha perduto due giri.

Dice Stuck: «Se voleva passare doveva tentare di farlo lui. Io sul diritto gli prendevo più di cento metri (grazie al motore Alfa Romeo, n.d.r.), quindi non ero tenuto a dargli strada».

Non aggiunge che dopo, finito il rettilineo, Laffite gli era sempre a ruota, e che quindi annullava il distacco inflittogli dal motore Alfa, non da Stuck. Ed alla obiezione non risponde.

Abbiamo voluto citare questo fatterello, in fondo non tanto importante in sé, perché è una ulteriore piccola tessera del mosaico talvolta deprimente che offre la F. 1 attuale.

Hans Stuck, probabilmente, crede davvero che uno abbia il diritto di agire come lui ha fatto a Digione. Nessuno, probabilmente, gli ha mai insegnato la regola d'oro che dovrebbe essere sempre attuale ma che nessuno ormai rispetta più: «macchina raggiunta, macchina superata». Intendendo che un pilota raggiunto dà cavallerescamente strada all'avversario più bravo, o più fortunato.

C'era una volta, la cavalleria, come c'era una volta il cameratismo.

Ora c'è la guerra, l'astio, i pugni mostrati rabbiosamente. E' un fatto di stile, ma anche di forma mentis. I cavalieri son diventati tutti gladiatori.

Franco Lini

GRANDE LANCIO PER IL G.P. AUSTRIA

Tutte «vendute» le curve dell' OSTERREICHRING

GRAZ - Finora gli organizzatori hanno ricevuto 33 iscrizioni per il GP d'Austria. Si tratta del numero delle vetture permesse alle prove. Di queste trentatré, 27 potranno prendere il via per la corsa.

Il capo sportivo della Michelin ha visitato l'Oesterreichring e ha preso qualche campione del manto della pista e i profili di tutte le curve del circuito. Dal 2 al 5 agosto si svolgeranno le prove anticipate sull'Oesterreichring. Oltre a tutti i teams maggiori ci saranno anche la Michelin e la nuova Renault turbo.

La squadra di sicurezza dell'Oesterreichring ha ottenuto un'altra macchina per il suo equipaggiamento: una Range Rover che costa 400.000 scellini austriaci. La squadra ha ora a disposizione 6 veicoli specialmente attrezzati da impiegare in pista, ma anche sulla tristemente nota «strada degli Gastarbeiter». Si tratta della via principale che porta dalla Germania attraverso l'Austria verso la Jugoslavia, Turchia e Grecia. E' piuttosto interessante il fatto che la squadra dell'Oesterreichring sia da ora anche impegnata sul Salzburgring. In occasione del GP saranno impegnate 8 vetture e per le prove anticipate cinque.

Poiché i biglietti per il GP di Germania sono già tutti esauriti, gli organizzatori tedeschi invitano coloro che chiedono biglietti a recarsi al GP d'Austria, due settimane dopo invece che al GP di Germania! E di fatto gli appassionati tedeschi stanno facendo ampiamente uso di questo consiglio...

Forte pubblicità è la nuova formula impostata dagli organizzatori del GP: vengono distribuiti in tutto il mondo 50.000 manifesti, 50.000 adesivi per la macchina, 50 milioni di sottobicchieri. 35.000 opuscoli sono in viaggio verso i loro destinatari. Una squadra di ragazze da GP è partita per un giro attraverso l'Austria di sei settimane. Anche in occasione del GP di Germania verrà fatta pubblicità per il GP d'Austria.



La nuova curva Licht di Zeltweg. Prima era da 280 all'ora in quinta. Ora con le due esse da 2° e 3° si è costretti a cambiare quattro volte

Il programma radiofonico austriaco inizierà un gioco a premi per questa manifestazione. Trasmetterà pubblicità e infine ci sarà l'elezione di «Miss Grand Prix». L'enorme macchina pubblicitaria dovrebbe portare dei frutti, perché gli organizzatori debbono ad ogni costo evitare che si ripeta lo scarso interesse del pubblico (quando Niki Lauda era all'ospedale), per non trovarsi poi in serie difficoltà finanziarie come l'anno scorso.

L'ultima curva «libera» da pubblicità ha ricevuto ora un nuovo nome. Finora si chiamava Glatz Kurve (secondo il nome del contadino a cui apparteneva il podere), ora si chiamerà «Sebring Auspuff Kurve» (curva Sebring di scarico) per il fabbricante austriaco di impianti di scarico per ogni tipo di macchina. Così ora l'Oesterreichring conta la «Hella-Licht Kurve», la «Texaco Chicane» e la «Bosch-Bend» e la nuova «Sebring-Auspuff Kurve». L'unica curva che rimarrà priva di pubblicità è la curva Jochen Rindt...

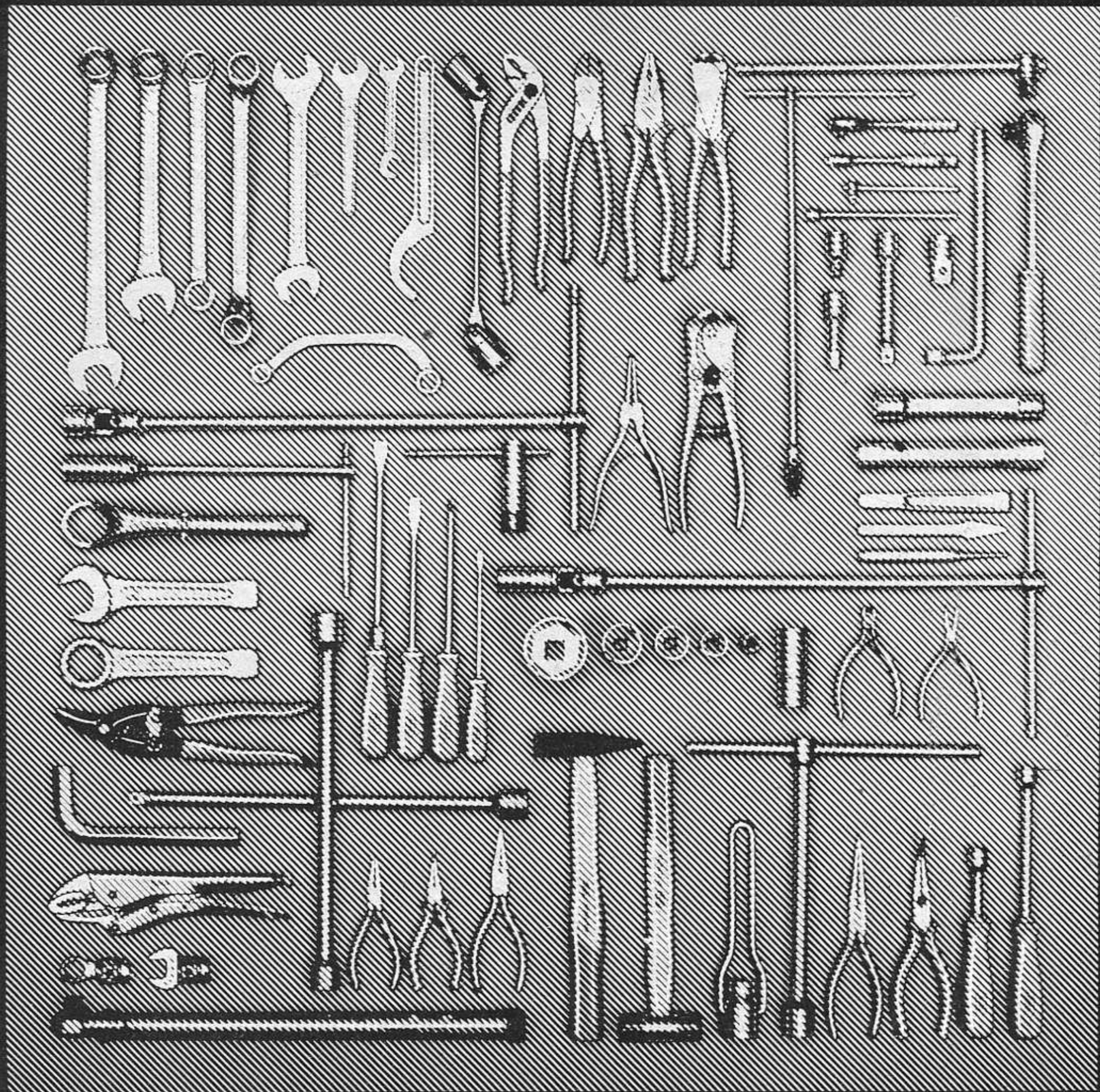
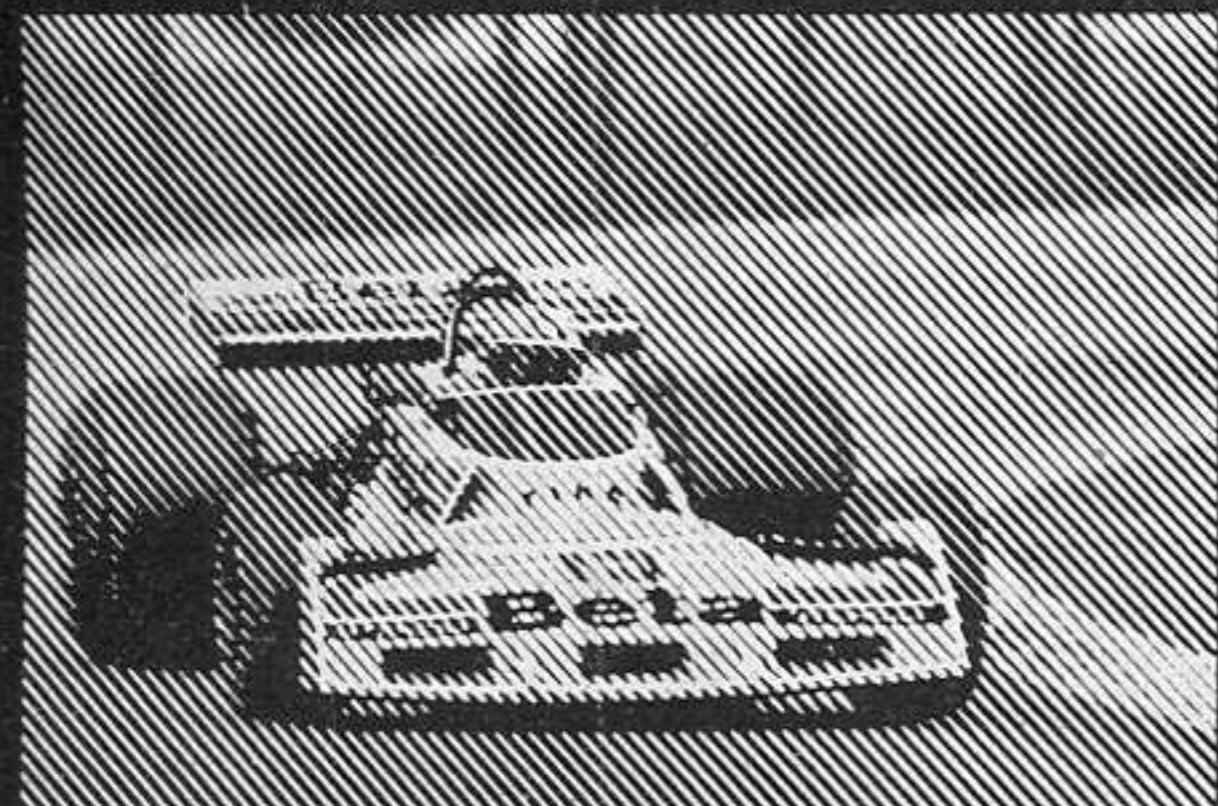
Hannes C. Steinmann

Beta

UTENSILI

20050 Sovico Brianza (Milano)

VITTORIO BRAMBILLA
Surtees/Beta TS 19



Niente G. P. GERMANIA per il turbo RENAULT

HOCKENHEIM - La Renault rinuncia al GP di Germania di domenica prossima. Dopo altrettanto deludenti prove di Hockenheim, dove si è rotto per l'ennesima volta il turbo piccolo, la Renault dovrà fare nuove prove al banco e sulla vettura-laboratorio per cercare le cause di questi guasti.

«Il piccolo turbo T04, che in teoria deve essere più potente del T05 — ha detto Marie Claude Beaumont al Ricard — è andato sempre bene sia nelle prove al banco che in quelle sulla vettura laboratorio. Sulla RS 01, è stata cambiata la posizione del piccolo turbo. Perché si crede che, forse per il troppo calore, si rompe quando la vettura si ferma ai box per regolazioni». Approfittando dello stop di Hockenheim la Renault cercherà ora di individuare le ragioni di questi guasti inspiegabili.

LAUDA è ritornato più veloce

HOCKENHEIM - «Avete visto? La Goodyear ha tirato fuori le gomme giuste per noi ed ecco spiegato perché NIKI è riuscito a tornare il più veloce». Con queste parole i tecnici ferraristi hanno commentato l'exploit di venerdì mattina (22 luglio) di Niki Lauda, ripropostosi come il più veloce nelle prove libere sulla pista tedesca che si erano iniziate il giorno precedente. Quasi un secondo è il divario inflitto alla Brabham-Alfa di Watson che il giorno prima aveva mezzo secondo dalla sua sul ferrarista. La prestazione della Ferrari è stata ribadita anche se ad altrettanto distacco come quello di Watson, da Carlos Reutemann. Anche gli altri più noti rivali dell'austriaco sono restati sui valori di Reutemann. Lauda è stato l'unico a scendere sotto l'1'54". Brambilla ha fatto solo 3 giri, poi ha rotto il motore. Surtees non ne aveva uno di ricambio così è volato subito o Le Castellet per le prove ALFA.

La velocità max

Nome	kmh.
Lauda (con altra versione aerodinamica sulla T.2)	278,6
Hunt	264,5
Laffite	270
Andretti	272
Regazzoni	266
Turbo Renault	273,9
Turbo Porsche (silhouette 1500)	249

● SCHUPPAN è stato confermato sulla Surtees mentre sulla BRM vedremo al GP di Germania BRIAN HENTON, che tenterà l'impossibile con la vettura inglese sempre più in crisi.

● La Renault ha definitivamente acquistato da Amedée Gordini tutta la sua fabbrica, dopo che dal 1969 ne aveva la maggioranza. La ragione di questa mossa, solo amministrativa, va ricercata nel fatto che la Renault vuole lavorare intensamente nel suo programma sport senza interferenza alcuna. Gordini rimane presidente d'onore della società e consigliere presso la casa madre per le questioni sportive.

● Se la 500 KM del Ricard si fosse disputata sul circuito grande la Renault avrebbe corso con il suo turbo silhouette, ma per il circuito piccolo avrebbe dovuto costruire una macchina più corta e ne mancava il tempo, ora che stanno sorgendo tanti problemi con il turbo F.I.

Le prove-gomme a HOCKENHEIM.

PILOTA E VETTURA	GIOVEDÌ 21	VENERDÌ 22	
		Matt.	Pom.
Watson (Brabham Alfa)	1'54"40	—	—
Lauda (Ferrari T2)	1'55"1	1'53"64	1'54"8
Reutemann (Ferrari T2)	—	—	1'54"68
Laffite (Ligier)	—	1'55"0	1'54"46
Hunt (McLaren)	—	—	1'54"48
Andretti (Lotus)	1'55"3	1'55"6	1'54"86
Jarier (ATS Penske)	1'55"6	1'55"48	—
Scheckter (Wolf)	1'55"9	1'56"89	—
Mass (McLaren)	—	1'56"1	—
Regazzoni (Ensign)	—	1'57"4	1'56"2
Jones (Shadow)	—	1'56"2	1'56"2
Stuck (Brabham Alfa)	1'57"3	—	—
Jabouille (Turbo Renault)	1'59"6	—	2'01"2
Ickx (Turbo Porsche Silhouette)	—	—	2'10"9

Fanno a gara ad offrire capannoni a MERZARIO

...ma ne occorre uno a MILANO

MILANO - Dopo la notizia, che Merzario ha «licenziato Bellasi», ritirando la scocca della sua F. 1 dall'officina novarese e che cercava un capannone vicino a casa per continuare a costruire la sua F. 1, sono piovute tali e tante offerte di capannoni gratis che Arturo non sa più da che parte prendere. L'unico guaio è che i suoi fans, sapendo che è di Civenna, glieli offrono da quelle parti, mentre lui ne ha bisogno a Milano, dalle parti di S. Siro. (L'offerta, arrivata per prima è stata di Dante Mauri da Cesano Brianza. Un po' troppo lontano anch'essa...)

Merzario ha lasciato Bellasi perché questi ha fatto fotografare, mentre Arturo era in Inghilterra, la scocca in allestimento, dando tantissimi particolari tecnici.

«Sai, mi ero seccato, perché tutti parlavano di te e della tua macchina e nessuno mi nominava», si è giustificato Bellasi. Al che Arturo ha commentato: «Stai a vedere che ora, anche chi batte solo la lamiera, deve essere menzionato come se avesse progettato la macchina!...»

toto SPRINT

GLI SCRUTINI DELLE

SCHEDE N. 6 E N. 7

Un anonimo fa 11 (peccato...)

Altri due volanti PERSONAL-MERZARIO sono stati assegnati in base alle risultanze dello spoglio della scheda-concorso n. 6, relativa al G.P. di Francia, e di quella n. 7 per il G.P. d'Inghilterra. Hanno vinto i volanti rispettivamente il signor Paolo RUGGERI (Viale Benadduci 5 - Tolentino) e il signor Domenico SANTONASTASO (Via Libertà 12 - Cormano).

Questa la notizia pura e semplice, ma vale la pena di soffermarsi sull'avvenimento perché sia l'uno che l'altro spoglio sono venuti a ravvivare la sempre tesa atmosfera che si crea in queste occasioni, quando vi sono da attentamente esaminare migliaia di tagliandi del TOTOSPRINT «a sfida diretta». Vediamo il perché.

Scheda n. 6: al termine dello spoglio, tre sono le schede che portano come migliore punteggio 11 risultati esattamente pronosticati. Due delle schede sono state inviate nella stessa data, l'altra è stata inviata con due giorni d'anticipo e, quindi, ai sensi delle regole dettate per lo spareggio dei pari merito, sarebbe la scheda vincitrice. Ma... Esatto, c'è un ma e questo ma si deve riferire al fatto che la scheda è ANONIMA. Non porta, cioè, l'indicazione delle generalità del mittente il quale resta, così, a mani vuote.

Il sorteggio, poi, effettuato dal dott. Renato Tangari, direttore aggiunto alla locale Intendenza di Finanza, favorisce, come abbiamo scritto, il signor Ruggeri nei confronti del signor Gianfranco Piccinelli da Como, al quale tuttavia abbiamo inviato (siamo sempre buoni) un ricordo sorpresa.

Scheda n. 7: c'è un solo 12 ed è quello totalizzato dal signor Santonastaso. Nulla di speciale penserete e invece lo speciale c'è.

Il signor Santonastaso fu infatti in precedenza accreditato di un 13 (che lo avrebbe fatto vincitore di un volante), punteggio che da un successivo controllo venne declassato in 12 per un errore dello scrutatore.

Ma ora giustizia è fatta e il signor Domenico, con questo 12, entrerà finalmente in possesso del PERSONAL-MERZARIO.