

SUL divorzio LAUDA-Ferrari siamo forse gli unici che non hanno bisogno di spendere troppe parole. Nelle ultime settimane avevamo già anticipato ampiamente ai lettori quello che si stava preparando e il giudizio umano sul personaggio. L'assenza di preconcetti di tifo affettivo, ci vaccinava da errori di valutazione, invece fatali a tanti colleghi, impegnatissimi negli ultimi giorni in sorprendenti capriole di commenti. Mentre Enzo Ferrari si indignava in luglio per le nostre anticipazioni con i contatti Brabham, auspice la Parmalat, mentre alla Fiat si dicevano convinti e tranquilli che tutto era a posto nei giorni post ferragosto e si negava il volo galeotto di giovedì 18, sicuri delle garanzie di Montezemolo, forse eravamo gli unici convinti che Lauda avrebbe preso la decisione che ha preso. Perché essa era insita nell'animo del

personaggio, un covarancore come pochi, un alchimista del profitto economico.

Questa convinzione non veniva da partito preso, ma — come i fatti hanno dimostrato — perché certi della diagnosi umana data da sempre sull'austriaco. E' anche un dovere professionale riuscire a tracciare istintivamente un identikit dei personaggi di cui si debbono raccontare le gesta, le prestazioni, i comportamenti. Se il giornalista, e questo va detto senza modestia, manca di intuizione umana, deve fare un altro mestiere. Non si tratta di essere maghi, ma di avere quel minimo di conoscenze psicologiche che possono giustificare questo mestiere nei confronti di chi deve leggerli e vedere un personaggio da quello che hai intuito.

Ora che è ufficiale la fine di questo matrimonio, fin troppo giudicato d'amore, ma che si è

sciolto appena è arrivato un pretendente che ha buttato sull'alcova dell'abitacolo il portafoglio più fornito, vale di più andare a vedere i veri retroscena che hanno portato al clamoroso distacco. Che cosa c'è dietro davvero la decisione di Enzo Ferrari di rispondere all'«insulto» del suo pilota, arrivato lunedì dopo l'Olanda a dargli il benservito con un «così sia» lampo. Una replica al volo, questa, alla quale non ha avuto il tempo di rimediare l'angosciato avvocato Luca di Montezemolo, piombato da Torino con una valigia di milioni in più per cercare di operare la ricucitura in extremis.

Questo dietro le quinte, è quello che ora vi proponiamo. Da quello che è avvenuto (e perché) in Ferrari, a quello che ora si prepara, in Brabham.

DIETRO LA ROTTURA LAUDA-FERRARI C'È... IL PRURITO DEL SETTIMO ANNO DEL MATRIMONIO MARANELLO - TORINO

...et FIAT divorzio!

MARANELLO 29 agosto (ore 17 e 30)

Comunicato ufficiale: «Lauda si è incontrato con i dirigenti della Ferrari. E' stato deciso che il rapporto di collaborazione iniziato nel 1974 cessi il 30 ottobre prossimo a conclusione del campionato mondiale in corso. La Ferrari ringrazia il suo pilota per la fattiva collaborazione prestata e formula i migliori auguri per il proseguimento della sua attività. Niki Lauda ringrazia la Ferrari per i quattro anni di esemplare collaborazione e rivolge un particolare riconoscente pensiero a Enzo Ferrari che nel maggio 1973 lo invitò a far parte della sua Casa».



Dopo aver parlato con il Drake, ecco Lauda che se ne va, accompagnato da Ghedini. E' la foto simbolo del divorzio maturato da tempo

LA «SFIDA» Lauda, cominciata all'indomani del varo della squadra '77, nelle latitanze dell'austriaco alle prove pretemporada sudamericana, scoppio clamorosa all'indomani del GP Brasile, quando Niki rifiutò l'alettonerischio di Forghieri e Reutemann vinse il GP di S. Paulo. Apriti cielo! Lauda corse a cercare affetto Torino e Montezemolo, con l'appoggio dell'avvocato Agnelli, fece arrivare pesanti pressioni a Maranello, dove si era già molto seccati perché era stata disattesa la richiesta della nuova monoposto T.3. I finanziamenti erano rimasti sospesi e Ferrari cominciava a scalpitare.

Anche in Fiat in quel momento c'erano pareri discordi. Cristiano Rattazzi dall'Argentina conclamava la necessità di un nuovo telaio, Montezemolo invece — suffragato da Lauda — dichiarava sufficiente un lavoro di rimessa a punto della T.2, anche in una escalation motore. Le malattie di Rocchi e Salvarani

complicavano la guarigione.

Però, ordinato di lasciar da parte Reutemann, tutte le cure tornarono a Lauda privilegiatissimo in Sud Africa, specie dopo che a Long Beach si era lamentato dell'irruenza di Reutemann («Mi è quasi arrivato addosso al via»). Così all'argentino scese il morale ai piedi, mentre la Parmalat cominciava a far pressioni per l'ingaggio di Fittipaldi, sul quale si puntava per il lancio della Parmalat brasiliana.

Poi venne la Spagna e lo sciopero costola. Anche se Ferrari insiste a dire che Lauda non recalcitrava perché gli fu negata un'anticipata opzione per il '78, certo che tra medici austriaci e quello «fiscale» della Ferrari, il prof. Gui, ci fu una clamorosa disparità di vedute sull'effettivo danno alla costola. L'avv. Montezemolo volò in Spagna e rese pesanti dichiarazioni a carico del nuovo staff Ferrari e il Drake si risentì con Agnelli. Guarda caso, da quel momento l'avv. Montezemo-

lo ha dovuto fare stop con dichiarazioni sulla Ferrari e con le sue presenze alle piste (ricomparirà soltanto in occasione del lunedì nero, a Modena).

Un altro «botto» stava intanto per manifestarsi, nell'altalena delle prestazioni agonistiche, della preparazione di novità tecniche (dalla sei gomme alla T.2 smagrita, alla ritentata De Dion ecc.): Ferrari si dimissionava da Presidente della società. Aumentato il capitale di 5 miliardi per fare cabine di trattori e altri impegni produttivi, la Gestione Sportiva rimaneva a digiuno. E Ferrari faceva scoppiare il caso delle dimissioni. Da Torino però non gli chiedevano di ritirarle.

Il braccio di ferro continuava dunque il suo sviluppo, incrementato dal sempre più impegnato utilizzo della pista di Fiorano non solo per i tests in pista. Anche l'Ex Presidente preferiva sempre più spesso il suo ufficio della pista a quello della fabbrica.

Lauda intanto, migliorando le prestazioni sempre più sfacciatamente, mostrava di avere seri contatti per il trasferimento. Con Ecclestone l'amorazzo diventava fin smaccato. Anche se lo erano altrettanto i dinieghi. Ferrari si infuriava, anche perché dietro il trasferimento affiorava l'ombra della «odiata» Alfa. Ed ecco che arriva la «rosea», il quotidiano sportivo milanese ceduto dalla Fiat a Rizzoli, ma che in tema di conduzione motoristica mostra sempre una precisa sensibilizzazione alle tesi torinesi. AUTO-SPRINT «spara» la novità dell'offerta Parmalat a Ecclestone e pochi giorni dopo la Gazzetta convalida lo stato d'animo di Lauda, del quale si dà per certa l'intenzione di andarsene, se alla Ferrari non si decidono a accettare la sua richiesta di restare magari da solo n. 1, di cam-

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 12

CONTINUAZIONE DA PAG. 11

biare i sistemi tecnici (e gli uomini: leggi Forghieri), di fare piazza pulita insomma. Il confratello sempre milanese di via Solferino, il «Corrierone», convalida il disegno, insinuando addirittura che Lauda potrebbe diventare il capo carismatico di una Ferrari il giorno che rimarrà senza Ferrari.

Il Grande Enzo probabilmente fa gli scongiuri, ma si infuria anche (con i giornali). Urla che Lauda gli ha promesso di restare «suo» vita natural durante. Forse è tutto calcolato. Certo si capisce bene che la Musa ispiratrice di quelle sortite giornalistiche è sempre la stessa, quella che già in autunno passato si fece portavoce di una intervista, di Lauda alla «rosea», che il pilota negò di aver dato dopo la protesta di Ferrari. Ma certo un quotidiano così autorevole non poteva averla tout court inventata.

E viene l'assenza alle prove di Monza, la malattia fantasma di ferragosto, il volo a Londra, l'offensiva intervista di Newsweek che in Fiat non venne neppure diffusa nel normale servizio di «eco della stampa» per lo staff dirigente di vertice, per conservare l'immagine simpatica del campione amico di casa (Montezemolo).

A Zandvoort, il giovedì, nella stanza 406 dell'hotel Bowes, c'è l'incontro decisivo, dopo che Ecclestone a Balocco dieci giorni prima aveva garantito a Martini e Alfa che l'ingaggio era praticamente fatto. Doveva solo dare la risposta dei soldi disponibili. Le prove, come abbiamo raccontato, però il primo giorno in Olanda non sono giuste per Lauda. L'austriaco — a caccia di punti mondiali — si preoccupa e la «vendetta del divorzio Reutemann» un anno prima, non rispetta la data di ufficializzazione. Ma anche il contratto portato da Forghieri a Lauda per conto di Ferrari non trova commenti da parte di Niki. Che si limita a dire: «Verrò a Maranello dopo la corsa per parlare con il Capo». (Il lunedì precedente Ferrari non si era fatto trovare, si disse a letto).

Poi la corsa e tutto liscio. Così Niki piomba subito il lunedì a Maranello. Forse con un po' troppo anticipo sull'amico Luca Montezemolo in arrivo da Torino in macchina. Questi fino a qualche giorno prima aveva continuato a telefonare da Cortina garantendo che Niki sarebbe rimasto. Tutto era da mettersi d'accordo sulla cifra e sulle garanzie di avere carta bianca. Invece a chi incontrava a Cortina d'Ampezzo, pare non nascondesse

QUANDO DICEVA...



VOLEVA DIRE...



il suo dispetto per il comportamento del Vecchio Terribile, facendosi capire «in rotta».

La situazione è ormai al punto di non ritorno. Per Ferrari subire le imposizioni di Lauda avrebbe significato l'ultimo ammaina bandiera sulla roccaforte ormai ridotta a Fiorano. Perciò, alle primissime parole con Lauda, il divorzio è consumato. E anche se sono pronti 500 milioni sul piatto per bilanciare l'offerta Ecclestone-Alfa, ormai la parola decisiva è stata pronunciata. Commenterà poi l'avv. Agnelli in persona: «Credo che non ci fosse nulla da fare per impedire questo divorzio. Si era determinata una situazione di incompatibilità e nessun intervento sarebbe valso ad evitare la rottura».

Ma il braccio di ferro Fiat-Ferrari, che è il vero fondale di questa vicenda, continua. Lo si è visto con la improvvisa conferma di Reutemann pre-Monza, quando sembrava già giubilato. Da Torino hanno ottenuto almeno il salvataggio del pi-

lota connazionale di Cristiano Rattazzi, che ha telefonato anche lui dal Venezuela per Carlos. E ora continuerà forse anche per la scelta dell'altro pilota. Perché Cheever è solo in proiezione '79.

Intanto qualcuno comincia a ricordare una certa intervista rilasciata da Cristiano Rattazzi a un settimanale di Buenos Aires, nei giorni delle grandi delusioni di inizio mondiale '77. Disse Rattazzi: «Lauda lo hanno trattato male in Ferrari dopo il Giappone. Lui deve vincere un altro campionato e poi andarsene. Così gli dà una lezione». Che sia scoccata così la scintilla divorzio Lauda? Certo, però, che l'avrebbe buttato proprio in braccio all'Alfa Romeo (che anche in casa Agnelli «odiano»), forse neppure il giovane erede figlio della on. Suni Agnelli ci aveva pensato!... (Ecco perché i veri «offesi» dovrebbero essere ora proprio i Santi protettori torinesi del baronetto austriaco).

m. s.

CRONACA, REAZIONI E VISITE A MODENA

VILLENEUVE e CHEEVER

primi «arrivi»

MODENA - Alle 17,50 di lunedì 29 agosto i telex delle agenzie di stampa irradiano nel mondo la notizia che il rapporto di collaborazione tra la Ferrari e Niki Lauda cesserà il prossimo 30 ottobre. Circa mezz'ora prima, Niki è uscito dalla sede della scuderia, a Modena, per partire alla volta di Bologna accompagnato da Sante Ghedini. In riunione rimangono ancora l'ing. Ferrari, l'avv. Montezemolo e Piero Lardi mentre giungono da Maranello il dott. Gozzi e l'ing. Forghieri che si aggregano. Nel tardo pomeriggio il colloquio continuerà con la presenza di VILLENEUVE, uno dei candidati ad insediarsi negli abitacoli delle F. 1 italiane.

Non si è trattato per Lauda certo di un fulmine a ciel sereno. Le informazioni lontane e recenti di AUTOSPRINT, pur se smentite a volte rabbiosamente, hanno dato il metro giorno per giorno dell'evoluzione del rapporto. LAUDA ha voluto umiliare Ferrari e il Vecchio non ha lasciato aperture ad un arbitrato Fiat in extremis. In 90 minuti di incontro è finito un rapporto di collaborazione di 4 anni tra il pilota austriaco e la Ferrari.

La notizia del divorzio giunge agli sportivi durante la cena e le prime reazioni sono in pratica inesistenti in attesa di poter avere maggiori particolari nei tempi successivi, in una delle più lunghe settimane di Maranello. Da fonte ufficiale nulla si vuole aggiungere a quanto è scritto nel comunicato, il massimo riserbo avvolge il futuro della presenza in F. 1 della Ferrari, e si dovrà attendere la conferenza stampa che è programmata per il martedì successivo al G.P. d'Italia.

Il giorno dopo, 30 agosto, immaginiamo gli spazi antistanti la Ferrari ed il circuito di Fiorano simili ai gironi infernali ed invece troviamo gli operai che sono in attesa senza emozione di riprendere il lavoro dopo la sosta della colazione. Molti hanno appreso la notizia nella sola mattinata e l'argomento di base dei vari discorsi è proprio questo divorzio.

«Cosa vuole che sia cambiato? — ci dice un meccanico che segue le corse — Tutto è come prima. Stamane abbiamo lavorato come al solito, anzi forse di più visto che dobbiamo preparare il materiale per Monza. Per Lauda mi dispiace ma non bisogna fare tragedie. Con la Ferrari molti saranno in grado di fare quello che ha fatto lui. Ora la macchina arriva sempre in fondo mentre gli altri rompono e questa è la condizione per fare dei punti utili alla fine del campionato. Penso che Niki rimpiangerà l'affidabilità della 312T2».

«Niki vuole nuove emozioni, l'ha detto alla televisione — prosegue un suo collega — Sembra quasi che uno dopo alcuni anni che va con una donna si debba cambiare perché ha ottenuto tutto e si desidera ricominciare da zero. E' un discorso anti... femminista. Io vedo che di solito ci si sposa e si trascorre insieme una vita. Anche quando si fanno delle scappatelle si ritorna poi all'ovile. Se parliamo di soli soldi allora tutto cambia ma in questo caso facciamo un patto con il diavolo».

Qualcuno interviene... «Dopo quello che ha fatto il Commenda!... Quando era in fin di vita ha ritirato le vetture. Vorrei vedere io se Ecclestone & Co. si sarebbero comportati così. E dopo il Giappone!!! lasciamo perdere, se no andiamo a fare della polemica. Eppoi dobbiamo andare a preparare le vetture per vincere a Monza...».

Da fonte ufficiale si mantiene il più stretto riserbo. Enzo Ferrari è indisposto e prende ogni precauzione, quasi una prescrizione medica, onde evitare il contatto diretto con i giornalisti. Non è certo che tema un colloquio chiarificatore, ma sicuramente sta ricomponendo, in appunti dattiloscritti, 4 anni di collaborazione, di commenti ed impressioni per po-





Gilles Villeneuve varca i cancelli della sede modenese della Scuderia Ferrari, con la Fiat 131 bianca della casa, per un colloquio con il Drake

ter dirigere a suo piacimento e come al solito, quell'incontro a cui nessuno vorrà mancare. Anche i tifosi, molti dei quali sono presenti abitualmente alle prove in linea di massima sono propensi nel giudicare svantaggiosa per Niki la decisione di lasciare la Ferrari.

Athos, il gestore del ristorante Cavallino, dove Niki è solito pranzare durante gli intervalli delle prove, dice: «E' imbarazzante per me dare una risposta. Penso però che debba passare del tempo perché Niki sia in grado di rendere affidabile un'altra vettura come lo era la Ferrari. Poi, a parità di trattamento economico, anche rimettendoci dei soldi, il correre per la Ferrari porta un prestigio ben maggiore che per ogni altra casa. E' il mito di tanti anni di quest'uomo che ha 79 anni e non li dimostra. Io ci avrei pensato molto bene prima di decidere. Come cliente non mi debbo lamentare. "Minerale no gas", queste erano le sue prime parole appena arrivava. Desiderava essere servito abbastanza in fretta ma non creava particolari problemi».

Bassoli un tifoso che segue da vicino il lavoro di prova: «Ferrari ha dimostrato di essere ancora un uomo. Ha fatto la più bella cosa che potesse fare in vita sua. Un uomo che ti viene a soldi... con

Un telegramma simbolo

● La tifoseria maranelliana, dopo il primo momento di sconcerto, sta riorganizzandosi, e già si notano le prime decise reazioni al «divorzio». Ne è un esempio questo telegramma dei «Ferraristi di Salvaterra», in provincia di Reggio Emilia, all'ing. Ferrari:

«Gruppo ferraristi Salvaterra Reggio Emilia esprimono solidarietà saggia decisione divorzio esoso Lauda sicuri nella scelta nuovo pilota Ferrari per ulteriori titoli mondiali».

costole rotte e balle varie non poteva più essere un buon collaboratore per il futuro. Per farlo andare forte si sarebbe dovuto legare il sacchetto dei dollari davanti alla vettura per farlo correre al massimo della vettura. A rimetterci sarà certo Lauda. Mi domando come in Italia si vadano a cacciare anche tanti soldi di uno sponsor per un austriaco che si comporta così male. Manderemo un telegramma a Ferrari per complimentarci con Lui».

L'ing. Bertocchi direttore generale della De Tomaso Automobili: «Quando succedono queste cose non è mai una cosa bella per entrambe le parti chi più chi meno ci si rimette sempre. Lauda si sente molto forte e vuole imporre la sua legge. Quando si fa questo sport bisogna formare una accoppiata molto affiatata ed i grossi risultati si ottengono solo con tutte le energie disponibili. Può trattarsi di una crisi mistica, il nome di Ferrari rappresenta una stella di prima grandezza che offusca le altre».

Walter Villa ex campione del mondo

di motociclismo: «Non condivido assolutamente il comportamento di Lauda. Lasciare la Ferrari è un errore soprattutto quando ha una macchina vincente. Il risultato che viene ottenuto su una Ferrari ha un coefficiente di maggioranza del 20 per cento almeno. Una vettura che dà affidamento. Parlando di percentuali penso che sia al 60 per cento sfavorito Lauda e solo un 40 per cento la Ferrari».

Le affermazioni di Lauda nei giorni successivi sciolgono un po' la lingua nell'ambiente ed un tecnico ci dice: «Leggere quello che ha detto Niki di Forghieri è stata una cosa che veramente mi ha lasciato di sasso. Non si debbono dire certe cose quando proprio Forghieri ha fatto quel che ha fatto per Niki. Ha esaurito le sue richieste. Certo che ognuno ha il suo carattere e nessuno lo può cambiare. Se si parla di certe prove, su nuove tecniche, penso che queste debbano essere fatte per poter avere dei paragoni, dei dati che possono anche aiutare a risolvere altri problemi».

«Io — continua — non avrei scritto certe cose quando non sono vere penso che quando ritornerà a Maranello qualcuno vorrà parlare a quattr'occhi con Lauda. Sembra quasi che gli cominci a scottare la terra sotto i piedi e si voglia vendicare di chi sa quale torto. E' un bravo pilota e collaudatore ma non deve esagerare perché il troppo stropia. Personalmente inoltre non penso che Niki vada al 100 per cento alla Brabham ma è probabile che scelga la Wolf».

Pare anche che Ferrari abbia preparato appunti meticolosi sulle dichiarazioni di Niki. Con quella storia delle «tette cascanti» Niki ha forse passato il segno e si troverà qualche risposta pepata.

Per la giornata di giovedì si è poi potuto assistere all'incontro di Reutemann e l'ing. Ferrari senza che da ambo le parti si lasciassero trapelare indiscrezioni. L'argentino è comunque riconfermato. Come pure non può essere smentito l'incontro con il pilota sudafricano Jody Scheckter catalogando lo stesso nella normale prassi onde poter avere un ampio panorama della situazione relativa ai piloti. Persona molto vicina al comm. Ferrari ha tenuto a precisare, indirettamente, che Jody piace per quanto è stato capace di mettere in mostra durante quelle giornate di prove effettuate a Fiorano con la Wolf. Ultimo pilota che ufficialmente si è visto a Fiorano, è stato il giovane Eddie Cheever, arrivato con il suo avvocato. Egli ha potuto fare un passo in più dei suoi quotati concorrenti entrando nel reparto corse con anche la tuta. Nulla di strano visto che si stanno prendendo le misure del sedile e dei vari accessori dell'abitacolo. Il programma con Cheever è ufficialmente limitato strettamente alla sua partecipazione a Imola nella gara del 25 settembre, assieme con una vettura un po' aggiornata. Ma si sa che è già impegnato per il programma F. 2 (ancora in stallo tra i teams di Trivellato, e Minardi tra l'altro pare «scioccati» dai conti-revisione motori). Per la F. 1 il '78 sarà solo interlocutorio per Eddie. La speranza è che si vari la Coppa Europa e in quel caso farà tutte le gare, più alcune del mondiale.

Alessandro Stefanini

IL PRIMO IMPATTO PER NIKI DIVORZIATO

Corna e fischi scaldano MONZA

MONZA - «E' un amore che finisce» così ha esordito Lauda nella improvvisata conferenza di MARTEDI' 30 AGOSTO, sotto gli scrosci di una pioggia che ha bloccato le prove Ferrari. Lauda, per la verità, appariva sorridente e disteso come non mai, lasciava trasparire la serenità di chi è si è tolto un peso dallo stomaco, di chi ha regolato un conto in sospeso. Era sceso a Monza per «lavorare» come ha sempre detto, ed invece l'inesorabile maltempo ha impedito alla Ferrari numero 11 di compiere più che qualche lenta tornata. Niki si è trovato così di fronte al-

non l'ami più e a nulla vale allora se lei si fa rassodare i seni, e si fa rimettere a posto un po' dappertutto (veramente è stato più greve n.d.r.). Non c'è più l'amore e la separazione è inevitabile. Tra me e la Ferrari succede un po' la stessa cosa. Adesso vado a casa e ricomincio tutto daccapo, per vedere dove arrivo. Sottolineo però che tra me e il commendatore i rapporti sono rimasti buoni, ci siamo lasciati correttamente. Bene, ha detto lui, rispetto la tua decisione, vai pure».

C'è però da dire che Lauda ha sottolineato che se i suoi rapporti con Ferrari sono sempre stati ottimi, non così è stato



Fra Forghieri e Lauda il colloquio prosegue, anche se ormai è «ufficializzata» la poca simpatia fra i due. Notate la carenatura priva del nome di Lauda. Sotto, Scheckter e Lauda in relax fra un turno di prove e l'altro



l'incalzare dei numerosi giornalisti presenti, cui ha risposto mostrando una disponibilità nuova.

«Ho iniziato con la Ferrari nel '74 e non ho vinto il titolo. L'anno dopo abbiamo vinto e nel '76 tutto era sotto controllo fino all'incidente. Dopo ho voluto dimostrare di essere sempre quello di prima e che solo la mia faccia era cambiata, ma poco importa. Adesso sono tornato alla vittoria e non ho più un motivo, uno stimolo che mi faccia andare avanti con la Ferrari».

Il pilota austriaco ha poi soggiunto «E' come un amore che finisce. Dopo tanti anni passati con una donna ti accorgi che

con gli altri componenti del team (e il riferimento all'ing. Forghieri era esplicito). E' stato forse anche per questo che a Monza si è assistito ad un «balletto» di personaggi che ruotavano vicini e lontanissimi allo stesso tempo e di giornalisti alla caccia di dichiarazioni un po' da tutti.

Il pubblico che era presente, foltissimo nonostante la pioggia battente, è divenuto poi protagonista quando, prima timidamente poi più sentitamente, ha manifestato la sua ostilità nei confronti di un

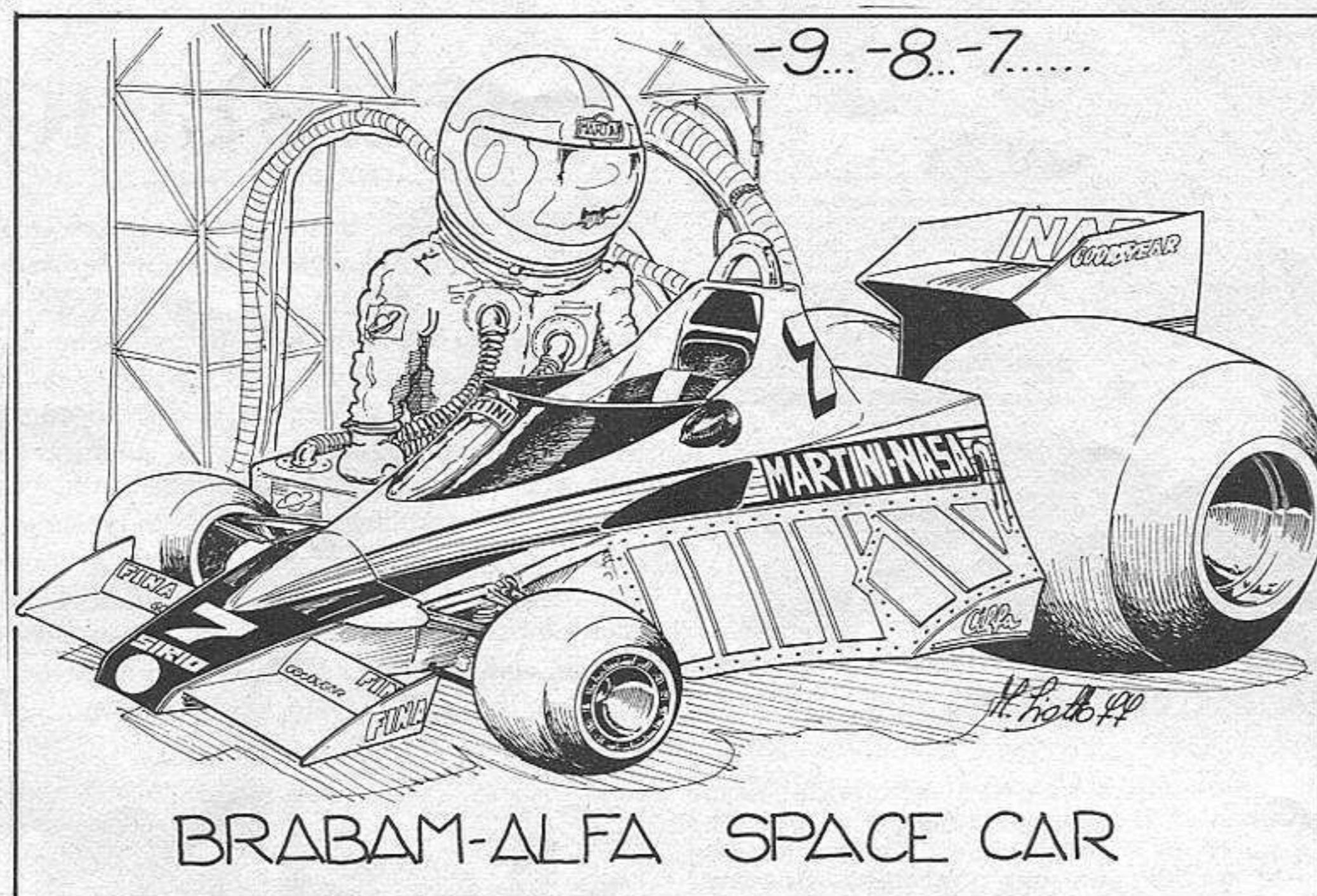
v. g.

CONTINUA A PAGINA 14

CONTINUAZIONE DA PAG. 13

L'ALFA (SULLE SPINE) ORMAI APPOGGIA IL GIOCO PARMALAT

La MARTINI potrebbe smettere...



BRABHAM-ALFA SPACE CAR

ALTRE CURIOSITÀ E CIFRE DALL'AUSTRIA

Sono diventati 800
i milioni per NIKI

VIENNA - L'annuncio che Lauda lascia la Ferrari non ha provocato una grande sorpresa nella stampa austriaca, anzi si era letto qualche giorno prima che Lauda si sarebbe probabilmente trasferito alla Brabham-Alfa. Era tuttavia interessante che i due giornalisti, meglio informati solitamente, Heinz Pruller («Neue Kronen-Zeitung» e ORF TV) e Helmut Zwickl («Kurier») non erano evidentemente stati informati questa volta da Lauda, Josef Metzger della «Die Presse» invece sì.

DESTINATO A
UN BINARIO MORTO

Di fatti, Pruller ha scritto, prima che la notizia divenisse ufficiale, naturalmente: «...circolano voci che gli inglesi avessero l'intenzione di "comperarlo" (Lauda) dagli italiani per liberarsi del loro più grande avversario per poterlo mettere eventualmente su un binario morto».

Pruller ha inoltre citato una frase del meccanico Ermanno Cuoghi: «Seguirò Niki ovunque».

Zwickl, dal canto suo, citava direttori di teams e piloti: Walter Wolf: «Niki sarebbe stupido se si trasferisse ora dalla Ferrari alla Brabham». Hans Stuck avrebbe detto, secondo Zwickl: «Posso solo sperare che non riescano a trovare i soldi per Niki, perchè altrimenti mi trovo probabilmente in mezzo alla strada».

John Watson: «Con Niki in un team, questo sarebbe meraviglioso». Poi in commento molto personale Zwickl ha scritto: «Non credo che Niki voglia ricattare ora Enzo Ferrari (o mi pagate di più o me ne vado), Lauda non ricatta».

Si è scritto anche del rapporto di Ferrari-Lauda: «E' un matrimonio che si è semplicemente consumato. Nei quattro anni di questo matrimonio si sono attraversati tutti gli alti e bassi. Uno sport micidiale ha pesato troppo pesantemente su questo matrimonio. Ci sono stati litigi, intrighi, abbracci, riconciliazioni, e si è lavorato sodo, raggiungendo moltissimo, eppure...».

Zwickl ha scritto poi due giorni dopo, citando di nuovo Hans Stuck: «...un posto alla Ferrari sarebbe meraviglioso, anche se fossi solo l'ultimo, il numero 2».

Anche nel programma sportivo dell'Oesterreichischen Rundfunk (radio austriaca) si è parlato di Lauda e secondo loro Lauda avrebbe l'intenzione di firmare un contratto «in blocco» con Ecclestone, secondo il quale l'unico sponsor sarebbe la Martini; e Lauda dovrebbe rinunciare a tutti gli altri sponsors (Roemerquelle, acqua minerale, e Raiffeisen, una banca). Tuttavia, questo contratto gli dovrebbe fruttare, però, 18 milioni di scellini (oltre 800 milioni di lire).

Poi Pruller è uscito con una storia sensazionale: «Walter Wolf avrebbe fatto ricostruire esattamente la Lotus 78, poi l'avrebbe provata nella galleria del vento per scoprire tutti i trucchi della Lotus. Harvey Postlethwaite avrebbe costruito questa copia della Lotus. Quale è stata la fonte di informazioni? Peter Warr, ex direttore sportivo della Lotus, ora alla Wolf, ha una ottima memoria...». Fin qui l'ultima storia di Pruller...

IL CONTRATTO
DOPO MONZA

Ora la stampa austriaca aspetta l'annuncio definitivo del nuovo team di Lauda, dopo che circolavano ancora voci secondo le quali Lauda non avrebbe più avuto una macchina da Ferrari. Tuttavia, si rispondeva sempre a queste voci, che anche la Ferrari avrebbe interesse a vincere il campionato mondiale...

Ma poiché Lauda ha annunciato che firmerà il nuovo contratto solo tra due o tre settimane dopo il GP d'Italia quando «tutto fosse stato perfezionato, sia dal punto di vista umano, sportivo sia da quello finanziario», i tifosi austriaci di Lauda si dovranno accontentare ancora un po'...

Hannes C. Steinmann

L'aspetto più ridicolo del divorzio Lauda, è la complessa strategia delle bugie. Non paghi di quelle che sono state ripetute fino al lunedì precedente a Zandvoort, per negare l'evidenza dei fatti, adesso si discetta sulla vera destinazione di Lauda. Si ipotizza addirittura il suo ritiro, solo perché Ecclestone ha considerato opportuno non passare all'annuncio per la semplice ragione che al momento non ha ancora rinnovato il contratto con lo sponsor.

Il «padrino» inglese sta facendo un gioco complesso. Dal giorno in cui ha annunciato a Balocco la sua possibilità di ingaggiare Lauda, non ha fatto altro che far pesare questo nome sul piatto della bilancia del rinnovo dell'accordo. Con questo argomento, che ha stuzzicato l'infantile revanscismo Alfa anti-Ferrari, ha convinto i maggiorenti di Arese.

Questi, da una posizione di dubbio per il rinnovo dell'accordo fosse pure per un solo anno, sono passati addirittura al più sfacciato entusiasmo, confermando indirettamente che, se la interrogazione del ministro Preti «sulla discutibilità di un intervento di industria di Stato nel pagamento di 3 milioni al giorno per un pilota lasciato libero dalla Ferrari» è errata per la citazione di cifra non esattamente consona al calcolo matematico, certo coincide con una ipotesi logica.

L'Alfa si è affrettata a smentire qualsiasi intervento che non sia nel quadro del contratto di fornitura motori. Ma non si vede perché, se davvero essa fornisce solo dietro pagamento motori a Ecclestone, questi si dovrebbe preoccupare di interpellarla sulla scelta del pilota. Non lo fece per sostituire Pace, quando rifiutò di accettare il raccomandato Merzario, e ora improvvisamente chiede il placet per un Lauda? E' chiaro che tanta «gentilezza» di mr. Bernie ha un solo risvolto: una contropartita di partecipazione per questo oneroso affare. I contributi si possono dare (e larghi) anche in natura meccanica.

E così si spiega anche quell'irritazione che ora c'è in Alfa per il ritardo alla firma dell'accordo. Quel martedì post Germania a Balocco mancavano in pratica poco più di duecento milioni alla giusta combinazione di cifra che, ufficialmente, doveva sborsare la Martini. Ma la industria di aperitivi torinese in realtà, dal primo momento, dopo aver costretto Ecclestone a presentare la BT-46, aveva fatto la sua offerta senza tener conto di Lauda o di altro pilota.

Solo che Ecclestone è tornato di contrappunto a far balenare l'alternativa Parmalat, con la scusa di una offerta esattamente doppia della Martini. Probabilità singolare, viste le grane sindacali che la Casa del latte e parmigiano ha avuto al primo affiorare di notizie sulla svolta che voleva dare al programma di sponsorizzazione in F. 1.

Ma la Martini non si è impressionata per il rilancio di Ecclestone, anzi pare che abbia risposto... diminuendo la sua offerta «annuale» (con opzione per il '79).

Tra l'altro è avvenuto un grosso cambiamento al vertice del Martini Racing. Nella triennale rotazione della Presidenza, ora dirige Gregorio Rossi al posto del fratello Vittorio. Quest'ultimo è sempre stato più conciliante nelle trattative; Gregorio è più duro e poi è un innamorato delle sport più che della F. 1.

pilota che non ha mai mostrato di capire il debito che ogni protagonista ha nei confronti di chi lo acclama. Lauda si è lasciato scappare una risposta a gesti (ha steso l'indice e il mignolo della mano verso chi lo fischiava) che forse mette a fuoco «l'uomo» più di tante dichiarazioni da lui rilasciate.

Tant'è dopo le «corna», sotto una bordata di fischi di inaudita «potenza» il «barone rosso» ha abbandonato l'autodromo, accompagnato da Ghedini, dato che la pioggia consigliava un rinvio delle prove all'indomani.

MERCOLEDÌ 31 AGOSTO - Brilla il sole e le prove (sono annunciati anche Reutemann, Scheckter con la Wolf e arriverà Merzario con la sua March) attirano a Monza circa 15 mila persone, speranzose forse di assistere ad un altro «show» del pilota asburgico. Ma non sarà così, il pubblico si dimostra più tranquillo e solo per un attimo Niki si gira verso di esso e sorride annuendo ad una persona che lo aveva apostrofato: «Niki, tu sei il migliore... ma la Ferrari è più bella».

Per il resto le polemiche paiono lontane a chi non si accorge che l'ing. Forghieri si dedica per più di mezz'ora a Reutemann prima di rivolgere la parola a Lauda. Niki se ne sta appartato mentre Carlos inizia (alle 11) a girare, chiacchiera con Scheckter e poi chiede cosa ha dichiarato di lui Forghieri. A sentire che ha detto «ve ne accorgete ora chi è quello lì...», replica poco felicemente: «Vedremo dove sarà la Ferrari fra 2 anni e dove sarò io...». Poi anche Lauda inizia a «lavorare» e l'attenzione si sposta definitivamente sul lato «tecnico» delle due giornate monzesi.

Anche Scheckter inizia a girare e durante la giornata inanellerà una settantina di giri, provando varie coperture ed una nuova carenatura con prese d'aria per il motore «tipo Ferrari». Sono comunque i due ferraristi a monopolizzare l'attenzione dei più. La pista è molto umida e sporca ed i tempi restano perciò abbastanza alti; Lauda addirittura è autore di una «toccata» alla seconda variante che lo costringe ad una lunga sosta dopo mezzogiorno.

Gli sostituiscono l'alettone anteriore e poi le prove proseguono alla ricerca del migliore rendimento.

Nel frattempo è arrivato Merzario ma dopo solo un giro è costretto ad una sosta per ovviare ad un difetto alle cuffie dei semiassi che sfregano sugli scarichi.

Reutemann chiude per primo le prove e dichiara che, per le condizioni della pista, considera buono il lavoro svolto. 1'4"7 il suo miglior passaggio sui 71 giri compiuti. Lauda smetterà poco dopo dichiarandosi anch'egli molto soddisfatto; suo è infatti il miglior tempo della giornata (1'41"2). Merzario nel frattempo aveva ripreso a girare con una certa regolarità sinché un'uscita nella sabbia alla prima variante gli ha rovinato il musetto e lo ha costretto ad uno stop anticipato dei test. Il suo giro migliore è 1'44"4. Tornerà mercoledì insieme con la Renault turbo che ha prenotato la pista.

v. g.

La BT46 appaga
nei primi test
a SILVERSTONE

LONDRA - Giovedì si sono svolte prove della Brabham a Silverstone, strettamente protette — noti giornalisti della stampa specializzata hanno dovuto aspettare fuori dei cancelli ad ascoltare il rumore dei motori: erano ammessi solo i fotografi su ordini della Martini e Rossi. Il team provava con la BT45 e la BT46 per poter fare confronti. La nuova vettura ha effettuato solo due o tre giri in mattinata prima che fosse fermata per applicare delle modifiche. Ma il lavoro si è prolungato oltre il normale orario fino in serata. Proseguite il giorno dopo le prove, si è visto un Gordon Murray molto soddisfatto alla fine. Anche i tempi comparativi sono stati positivi a detta del tecnico. Appare certo che la BT46 sarà portata a Monza. Le preoccupazioni nate a Balocco per i serbatoi dell'olio sono apparse già risolte.

	FORMAZIONE '77	CHI PARTE	probabilità %	CHI RESTA	probabilità %	CHI ARRIVA	probabilità %
FERRARI	Lauda Reutemann	Lauda Brabham	98	Reutemann	80	Scheckter Villeneuve Andretti Cheever Fittipaldi Peterson	75 80 90 100 60 10
BRABHAM ALFA	Watson Stuck	Stuck - ATS	90	Watson	100	Lauda	98
LOTUS J.P.S.	Andretti Nilsson	Andretti Ferrari	20	Andretti	80	Peterson Keegan	50 50
		Nilsson Shadow	100				
Mc LAREN MARBORO	Hunt Mass	Mass - ATS	90	Hunt	100	Tambay Depailler Lauda Giacomelli	100 30 1 10
TYRRELL	Depailler	Depailler Ligier Renault Mc Laren	40 40 30	Depailler	20		
	Peterson	Peterson Ferrari Lotus March	10 50 80				
WOLF	J. Scheckter	Scheckter Ferrari	75	Scheckter	25	Villeneuve Lauda	80 1
SHADOW	Jones	Jones Ensign	100			Nilsson Jarier Regazzoni	100 50 20
	Patrese	Patrese	100				
SURTEES	Brambilla	Brambilla March	90			Brambilla Leoni	10 75
COPERSUCAR	Fittipaldi	Fittipaldi Ferrari	60			Fittipaldi	40
ENSIGN	Regazzoni	Tambay Mc Laren	100	Regazzoni	80	Lunger Jones Dodo Regazzoni Rebaque	30 100 10 30
	Tambay	Regazzoni Shadow	90				
MARCH	Ribeiro I. Scheckter	Ribeiro Scheckter	100 100	— —		Peterson Brambilla	80 90
RENAULT	Jabouille	Jabouille	90			Depailler Fittipaldi	40 10
LIGIER	Laffite	Laffite Matra	20	Laffite	80	Depailler	40
ATS	Jarier	Jarier Matra Shadow	50 50	—		Stuck Mass	90 100
HESKETH	Keegan	Keegan Lotus	50	Keegan	10		
	Rebaque Ashley	Rebaque Ensign	30				

ALTRE NOVITÀ DOPO IL DIVORZIO - LAUDA

NILSSON va alla SHADOW

E' scattato il 1. settembre il mercato piloti, dopo che lunedì 29 agosto il «divorzio» fra Lauda e la Ferrari è stato annunciato ufficialmente. Martedì 30 agosto è iniziato il pellegrinaggio a Maranello (nella tabella i sei in visita o contattati). L'unico sicuro è CHEEVER che ha firmato, mentre sembra tornato in auge il nome di REUTEMANN che è «si» per il '78 all'80%.

VILLENEUVE ha perso invece il treno sia quello Ferrari dove le sue quotazioni non sono più del 20%, sia quello della McLAREN in cui posto di Mass è stato preso da TAMBAY, anche lui in visita a Maranello l'altra settimana. Le quotazioni di SCHECKTER sono cresciute spinte dall'ing. Forghieri, mentre FITTIPALDI dovrà dare una risposta e ANDRETTI potrebbe aver firmato venerdì scorso con Chapman (dopo esser stato contattato dalla Ferrari) per la LOTUS. Se ne va NILSSON lo svedese passa alla SHADOW dopo che Chapman voleva ancora pagarlo a punti, mentre arrivano KEEGAN o PETERSON alla Lotus. ALAN JONES potrebbe andare alla Ensign nel posto di Tambay con i soldi di Teddy Yp.

HUNT (che dovrebbe ritirarsi alla fine del '78) avrà come compagno Tambay la prossima stagione, mentre MASS passa con STUCK alla ATS.

La BRABHAM (Parmalat e non più Martini?) Alfa Romeo avrà LAUDA e WATSON. Se dalla WOLF se ne va SCHECKTER potrebbe arrivare VILLENEUVE, mentre JARIER ha avuto contatti con la SHADOW.

Ora come ora sembra più probabile LEONI alla SURTEES di BRAMBILLA, il monzese potrebbe ritornare alla MARCH dietro garanzie di un lavoro serio. La RENAULT potrebbe smettere il prossimo anno, una «pausa di riflessione tecnica», ma se dovesse continuare DEPAILLER o addirittura FITTIPALDI potrebbero guidare la gialla vettura francese.

● Visto in giro per i box di Zandvoort un simpatico personaggio degli anni cinquanta del mondo delle corse. Si tratta di MASTEN GREGORY, che adesso vive in Olanda, ad Amsterdam, dove si è dato al commercio dei diamanti. A Zandvoort, Gregory è stato quasi sempre in compagnia di Stirling Moss, suo compagno di tante avventure sportive, e che anche lui era presente.

● SOUTH ha provato la Surtees TS19, ma alle voci secondo le quali correrebbe a Monza al posto di Schuppan non bisogna attribuire molta importanza (il GP d'Olanda è probabilmente l'ultima corsa che Schuppan farà per il team).

● Per Monza la squadra FERRARI ha richiesto a Ecclestone ben 50 lasciapassare della FOCA. Poi dicono che sono i giornalisti ad intasare i boxes!

● Durante le PROVE del secondo turno cronometrato Jones, Mass e Scheckter hanno fatto registrare lo stesso identico tempo di 1'20"24, a quando il cronometraggio al millesimo come per i cento metri a piedi?

Inoltre pesa forse un intervento del cugino onorevole dc, il quale ha fatto sentire la sua voce per una moralizzazione di certe partecipazioni da sponsor, specie nell'uso del denaro nazionale con gli stranieri. Di qui il braccio di ferro che continua. Ma l'Alfa, pur di avere Lauda, è disposta a «tradire» la Martini e ad accettare anche la combinazione Parmalat.

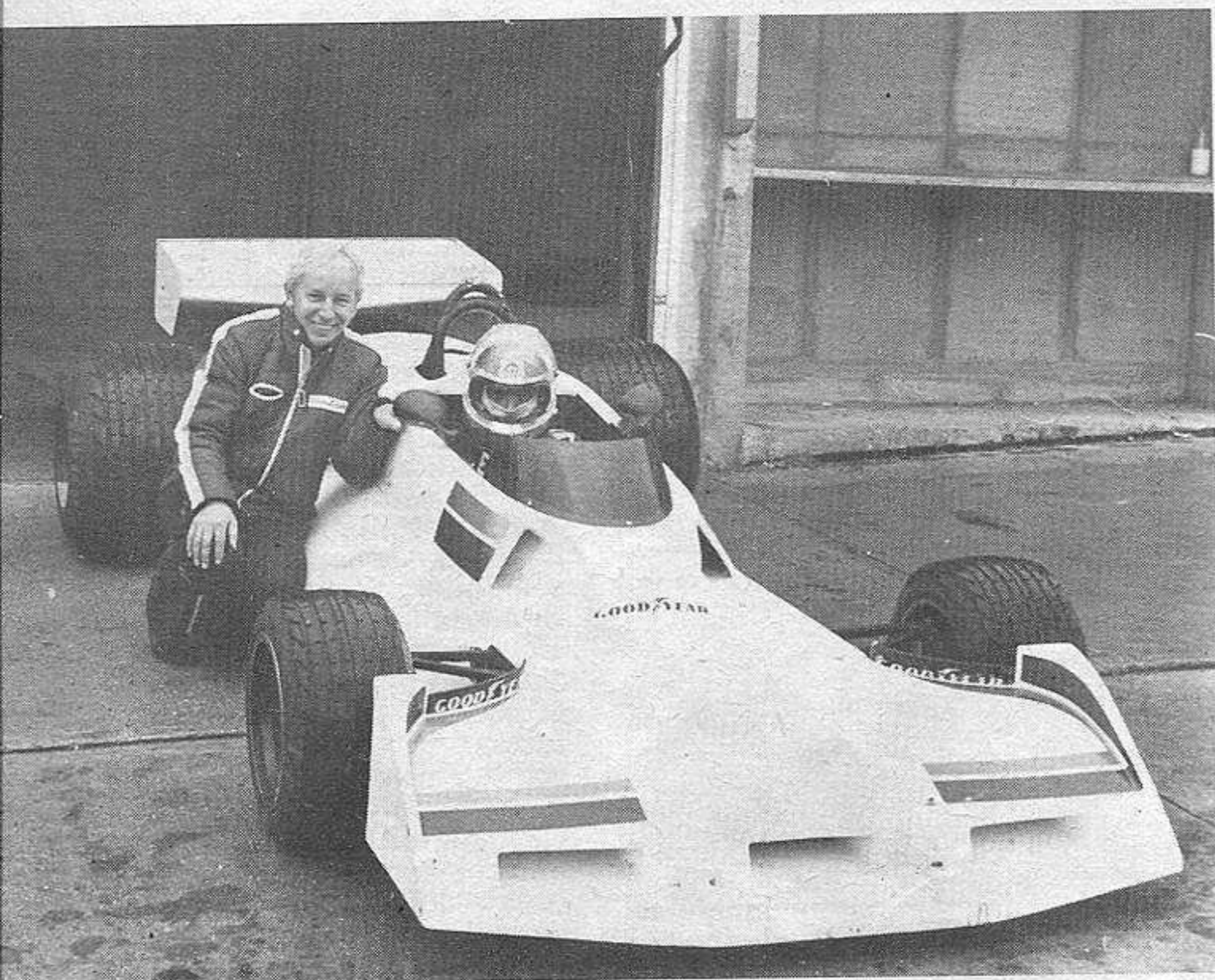
Magari nelle prossime ore, nei giorni di vigilia del GP d'Italia, si decide. Anche se è vero che la disponibilità della cifra Parmalat non è poi così grande come Ecclestone fa balenare. Pare comunque che gli interessi Parmalat in Germania, con l'appoggio dell'Alfa tedesca, possano pesare nell'attuazione del progetto. In ogni caso, se la spunta

la Parmalat, è possibile che la Martini sospenda almeno per quest'anno i suoi programmi F. 1. E non sarebbe certo un bel risultato per questo sport. Magari se la riderà Ferrari, il quale tra l'altro è possibile che vieti per il '78 ai suoi piloti l'esposizione sulle loro tute di scritte «Parmalat».

m. s.

ANCHE EDWARDS E MARAZZI PENSANO ALLA CORSA F. 1 DEL 25 SETTEMBRE

LEONI piace a SURTEES corre a MONZA e IMOLA



SURTEES nella foto di rito col suo nuovo pilota: il giovane Leoni (di Romagna). Questi è rientrato domenica a sera inoltrata dall'Inghilterra

Continuano ad affluire le richieste di iscrizione alla gara di Formula 1 di Imola del 25 settembre. Fra quelle che già avete visto nel numero scorso, è certo che sulla Brabham-Alfa Romeo BT 45 sarà Bruno Giacomelli, mentre sulla Ferrari 312 T2 salirà Eddie Cheever, ormai sotto contratto a Maranello. Si deve aggiungere poi Lamberto Leoni, il quale — nel caso il suo debutto a Monza sia positivo — avrà senz'altro la Surtees TS 19 anche per Imola.

Leoni è stato in Inghilterra, la scorsa settimana, girando per due giorni sul circuito corto di Brands Hatch. Soprattutto nella prima giornata, con pista fradicia d'acqua, Leoni ha ben impressionato Surtees per il modo « pulito » con cui ha condotto la macchina (una monoposto versione '76, con cambio a 5 marce) sul breve circuito. Il miglior tempo di Leoni sul bagnato è stato di 48"04. Il giorno successivo, con pista asciutta Leoni è sceso a 43"2, un tempo molto buono.

Anche Renzo Zorzi ha chiesto un'iscrizione, non si sa con quale macchina. Lella Lombardi aveva contattato il team F & S per avere la March di Hayje, ma le è stata « sparata » una cifra che ha fatto dire, a Lella: « Ma io la volevo in affitto per una corsa, non per tutta la stagione... ».

Sfuma così — per ora — la possibilità di vedere la Lella impegnare la attuale « reginetta » della F. 1, Divina Galica.

Fra coloro che erano presenti ad Imola per la gara sport, Guy Edwards sta cercando di avere una March per il 25, mentre anche Roberto Marazzi vorrebbe debuttare dopo aver « assaggiato » la Penske lo scorso anno. Il romano vorrebbe contattare quelli della Lyncar, che vendono a buon prezzo la loro monoposto.

A proposito di prezzi, una buona notizia per gli appassionati. I biglietti di « prato » per la gara del 25 settembre sono stati ribassati da 9.000 a 6.000 lire, restando invariati gli altri due tipi di biglietti a lire 15.000 e 19.000.

toto SPRINT

altri vincitori

Il nostro concorso pronostici TOTO-SPRINT 1977 « a sfida diretta » ha ricevuto, con la scheda n. 9 relativa al G.P. d'AUSTRIA (ultima valida per concorrere ai premi finali previsti dal concorso oltre che a quelli parziali), un grosso scossone: tre personaggi, due dei quali già ricorrenti per risultati ottenuti, hanno raggiunto la massima quota e ciò proprio nel G.P. dal risultato meno prevedibile.

Ma c'è di più, uno di questi concorrenti, avendo inviato 22 schede ha ottenuto ben 5 tredici. Un record personale che non permette, però, al signor MAURO SCANAVINO (Corso Matteotti 1 - Alba - Cuneo) di vincere il volante MERZARIO-PERSONAL perché le sue schede sono state inviate in data 11 agosto. La stessa cosa succede a DILETTA LUPI (Via A. Volta 42 - Turbigo - Milano) la quale ha inviato la scheda col 13 nella stessa data dell'11 agosto 1977.

Il volante MARZARIO-PERSONAL va ancora una volta al signor ALDO CAPASSO (Viale Colli Aminei 34 - Napoli) che ha inviato le sue nove schede, con un 13, in data 8 agosto 1977. Il signor CAPASSO ha pertanto vinto il suo terzo volante PERSONAL-MERZARIO, aggiungendo però un altro 13 a quello che aveva già ottenuto. Per il signor SCANAVINO le schede con le quali concorrerà ai premi finali sono diventate 6 (una l'aveva già in precedenza) il che gli permetterà di partecipare allo spoglio finale con il 42,85 per cento di probabilità nei confronti degli altri tredicisti.

Il gruppo inglese fa i conti col gr. 8

● Per quanto riguarda gli altri probabili iscritti inglesi, sembra che la partecipazione alla corsa di Imola dipenda dai mezzi finanziari e dal campionato Shellsport. Tony Trimmer, per esempio, spera di essersi già assicurato il campionato Shellsport a quel punto, in maniera che, se viene a Imola e rompe la macchina, potrà permettersi di perdere una prova Shellsport il fine settimana successivo. Oltre a questo ha realisticamente osservato, a Silverstone, che la preparazione per qualificarsi al GP andava oltre le sue risorse e per Imola dovrebbe rimettere a punto la macchina ai livelli della F. 1 invece di gruppo 8 (si tratta fondamentalmente delle gomme, poiché le macchine F. 1 del gruppo 8 sono regolate per le gomme Goodyear di base per l'asciutto e per il bagnato, allo scopo di contenere le spese entro limiti ragionevoli). Perciò quando si parla di Imola Tony sembra fare dell'aritmetica mentale, destreggiandosi con le sue risorse limitate.

Divina Galica si trova in una situazione simile e a meno che non riesca a trovare un ulteriore sostegno finanziario, pensava ancora alla fine di agosto di non poter fare quel viaggio. E' un peccato se questi due piloti non potranno disputare quella corsa, poiché sono forse più bravi di quanto possa sembrare dai loro risultati di quest'anno.

« Uomini e auto » piace molto alla TV svizzera

Chissà se la televisione di casa nostra manderà mai in onda il bellissimo documentario edito dalla Fiat-France e battezzato « Uomini ed automobili » che già si è visto alla TV di Capodistria nei primi mesi del '76 e che attualmente viene trasmesso alla televisione svizzera tutti i mercoledì alle 20,45.

Di sicuro comunque la RAI arriverebbe sempre in ritardo rispetto agli altri e perfino alla TV di « regime » slava che non ha avuto tentennamenti nel mandare in onda un programma che sotto vari aspetti è un po' l'apoteosi dell'auto e delle corse come espressione di sport e di coraggio. E forse è proprio per questi motivi che da noi non si è ancora visto niente ed è un peccato perché l'accuratezza della realizzazione meriterebbe un ripensamento immediato.

Non è soltanto la storia dell'auto dai primordi fino alla sua diffusione popolare ma è anche un vero e proprio revival di corse e di piloti con immagini originali di estremo interesse. Senza contare le interviste a nomi famosi della storia automobilistica e che hanno lasciato un segno preciso.



Il nostro filmato fa giustizia per ANDRETTI

La ripresa di TELESPRINT, anche a giudizio dei primi commenti (tra i quali ci sono giunti, graditissimi, quelli dell'ing. Ferrari e dell'ing. Chiti) è stata molto positiva. Anche la ricezione ci risulta sia stata molto buona ovunque e con collegamenti ancora più allargati di altre TV locali. Naturalmente il caso Lauda ha fatto quasi boccone pieno dell'ora e tre quarti di trasmissione (alla quale poi è seguito il collegamento-rally con S. Martino di Castrozza). Un solo intermezzo motociclistico di cross.

L'1-2-1 di Lauda in agosto è stato riproposto con un filmato girato a Hockenheim, Zeltweg e Zandvoort dall'equipe di TELESPRINT. E così è stato possibile fare anche giustizia di certe accuse cocenti riservate a Mario Andretti per l'incidente olandese, che nella osservazione eurovisiva, con le telecamere frontali avevano fatto pendere la bilancia tutta contro l'italo-americano.

Invece, nella ripresa del nostro operatore dal di dietro, si è visto bene che il mister Hunt le sue colpe le ha e grosse. Lui è entrato di diritto, essendo davanti, alla corda nella TARZAN. Ma questa è una doppia curva in pratica. Così, quando Andretti l'ha affiancato sfruttando le doti di telaio della sua Lotus, che dopo anni permette rivedere un modo d'attaccare del genere in curva, possibilità dimenticata nel piallamento tecnico attuale, Hunt ha reagito pestando sull'acceleratore.

Questo ha comportato una accentuazione di forza centrifuga. Il che l'ha portato verso l'esterno e quindi a contatto con la macchina Lotus. Ciò significa che Hunt non ha rispettato la norma di regolamento del Codice sportivo, che all'articolo H, Capitolo 3. (Sopra lettera C) prescrive testualmente: « ...Sia le curve come le loro zone d'ingresso e di uscita possono essere trattate dai piloti come pare a loro nel limite della pista. Il sorpasso, tenuto conto delle possibilità del momento, può essere effettuato sulla destra o sulla sinistra. Tuttavia le manovre atto ad ostacolare gli altri corridori, come, per esempio, il cambiamento di direzione prematuro, un deliberato raggruppamento di vetture all'esterno o all'interno della curva o ogni altro cambiamento anormale di direzione è strettamente vietato e comporterà delle penalità... ».

Penalità a parte, che i direttori di gara scordano, quello di Hunt è stato un vero e proprio cambiamento di direzione che lui non poteva effettuare. Ecco perché anche la sua incivile reazione non aveva un fondamento giustificato. Tant'è che i giornalisti inglesi gli hanno dato torto in maggioranza, mentre in Italia, dove sono pochi i colleghi che vanno in pista conoscendo il regolamento, si sono esibiti in critiche isteriche e inopportune. La ricostruzione con modellini animati dell'incidente dovrebbe aver fatto capire ancora meglio la meccanica della manovra.

Ospite della trasmissione Lucietta Musso, la figlia del compianto pilota ferrarista. Anch'essa ferrarista ha stuzzicato il nostro direttore e il collega Zigliotto, conduttori in studio, sui retroscena del caso Lauda e sui futuri piloti Ferrari. Un'intervista a Chiti, molto pronta a far da balia affettuosa a Lauda (li uniscono due « alane »; quella di Chiti presentata in apertura di servizio filmato all'Autodelta), un ricordo di Parkes e della vicenda Casale hanno completato la trasmissione N. 14, conclusa dalla lettura di un brano del romanziere Alberto Bevilacqua che si è chiesto: « Ma Nuvolari si sarebbe comportato come Lauda? ». L'appuntamento è ora per venerdì prossimo con uno special di vigilia del GP d'Italia e un dopo-Imola (anche veteran).