

G.P. d'ITALIA
anche
a colori

V8/Blog Scans

domenica **SPRINT**

FOTO-
COLOR
di
ATTUALFOTO

Addio
slow di
LAUDA ai
ferraristi di
MONZA '77

ANDRETTI alettone alzo zero

MONZA - Andretti superb, Reutemann sfortunatissimo, Hunt sconsiderato, Watson precipitoso, Lauda temporeggiatore solito, Lafite eccellente, Patrese scalognato...

Ecco, potremmo cominciare così a raccontarvi di questo Gran Premio d'Italia che ha dato a Mario Andretti la vittoria più bella, quella che anche i suoi amici e parenti istriani hanno potuto vedere, quella ottenuta sulla pista che ha svelato la vocazione sportiva di Mario Andretti adolescente.

Le definizioni che ci son venute di getto, durante la corsa ed appena finita, possono davvero attagliarsi a quel che sono stati sulla pista di Monza i protagonisti di questa corsa che consacra Lauda campione del mondo e che per contro significa anche una rivincita morale per Mario Andretti che con la vittoria ottenuta con tanta autorità ed apparente facilità, si conferma il migliore.

Migliore per qualità sue e per quelle della macchina, è degno di pretendere il riconoscimento almeno morale di dominatore di questa stagione, pur se le statistiche non potranno

avere il suo nome quale campione del mondo. Per Andretti tutto è andato bene stavolta, senza intoppi, ed ha vinto. Fosse accaduto lo stesso in tante altre occasioni, a Zolder, a Anderstorp, a Zandvoort almeno, avremmo anche un Mario Andretti avviato al titolo mondiale. Invece la sua vittoria, e la sfortuna di Reutemann, e la prevedibile scomparsa di gara di Scheckter, hanno fatto campione del mondo Niki Lauda.

Non ditemi che Lauda non è ancora aritmeticamente campione, lo sappiamo. Quanto possa essere probabile che Jody Scheckter lo raggiunga, tuttavia, immaginatelo guardando le tabelle. E Jody Scheckter può giungere ad accumulare gli stessi punti che Lauda ha già adesso, cioè 69, vincendo le tre gare che restano. Però Lauda dovrebbe, nello stesso tempo, non riuscire più a classificarsi nei primi sei. Cioè a non guadagnare più nemmeno un punto.

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 30

Variante Ascari, la Lotus di Andretti precede già le due Ferrari di Reutemann e Lauda. Con una gara di forza, Mario andrà a prendere la «lepre» Scheckter ed otterrà la sua quarta vittoria stagionale. Per ora, nessuno ha vinto di più, quest'anno

CONTINUAZIONE DA PAG. 29

E' ipotesi altamente improbabile, non tanto per Lauda, che potrebbe davvero incappare in una serie nera e non riuscire più ad ottenere punti, quanto per Scheckter, che di vincere tutte le tre corse che restano non può proprio sognarselo.

La corsa che ha dato a Mario Andretti la sua vittoria più bella ha dunque portato a Lauda il campionato mondiale numero due, quello del divorzio consumato. Vedremo se sarà poi capace di ottenere il terzo cambiando marca, come fece a suo tempo Fangio.

ANDRETTI SUPERBO. Ha fatto un poco il sornione durante i giorni di prova, lamentando qualche piccolo guaio man mano che le prove procedevano, fino però a sferrare il colpo del gran tempo finale, vicinissimo alla pole position. Ed in gara è stato bravissimo, anche se al via c'è stata la esitazione di Reutemann (la stessa che aveva avuta Andretti ed anche Regazzoni a Zandvoort. Il semaforo in uso adesso gioca di questi scherzi), e lo scatto a tempismo sbalorditivo di Scheckter (tutto regolare?). La sua macchina è sempre la migliore di tutte, e adesso anche in velocità è molto avanti, avendo poi la straordinaria tenuta di strada in curva che permette una guida di relativo riposo, mentre gli altri debbono arrancare.

HUNT SCONSIDERATO. Arrabbiatissimo, furiosamente teso alla prestazione, Hunt ha ottenuto il miglior tempo in prova. Deve averlo fatto con regolazioni di eccezione non utilizzabili in gara, se è vero che la corsa ha dimostrato che era meno veloce delle Ferrari, oltre che della Lotus. Ha fatto cose mirabili, finché è stato in corsa, ma non ha potuto resistere alla pressione delle due macchine rosse. Uno come Lauda, ma anche come Andretti, avrebbe capito che non c'era niente da fare e che valeva la pena di salvare il salvabile. Lui, invece, ha cercato l'impossibile per opporsi al superamento, e come ha fatto a Zandvoort ha anche qui gettato via almeno la possibilità di piazzamento. Che sarebbe stato in ogni caso onorevole e tale da fargli meritare applausi e considerazione.

Invece tutto quello che si è meritato, adesso, è una etichetta di irreflessività, senza alcun vantaggio materiale positivo. E' certo uno spontaneo, questo bizzarro Hunt, ma fin troppo perché spontaneità



Il direttore di corsa ha dato un ottimo via, senza lasciarsi impressionare dalla « avanzata » di Reutemann. Qualche de

non vuol dire forzatamente mancanza di criterio.

WATSON PRECIPITOSO. L'irlandese è stato poco attento ancora una volta, come già aveva fatto a Zandvoort. Ha anzi ripetuto esattamente Zandvoort, con tanto di salita su un cordolo e danneggiamento grave al fondo macchina. Fuori corsa subito, ha tolto alla Brabham e soprattutto all'Alfa Romeo ogni speranza di far bella figura a Monza, e la vicenda è molto più spiacevole che in altre occasioni. L'Alfa Romeo poteva almeno contare sulla sua

macchina, visto che quella di Stuck avrebbe avuto comunque dei guai, e che in ogni caso non era stata brillantissima nelle prove. Anche se nei tempi Stuck era leggermente davanti. Invece la troppa precipitata foga di Watson ha tolto all'Alfa ogni possibilità di avere a Monza una giornata dignitosa.

Con Watson c'era Stuck, che per un poco ha lottato bene ma che ha poi dovuto cedere, col motore che rischiava di finire arrosto per aver terminato l'acqua, non sappiamo se come causa o come effetto.

LAUDA SOLITO. Niki Lauda, così, ha colto a Monza un altro dei suoi risultati fortunati di questa stagione. Con merito, beninteso, perché la sua corsa l'ha fatta senza sbavature, ma senza entusiasmare, visto che di combattere a fondo non se ne parlava. Ha tenuto la coda di Reutemann e c'è voluto il guaio agli scarichi dell'argentino perché Lauda passasse. Non crediamo fosse tattica preordinata, né desiderio di far fare bella figura al compagno che resta mentre lui se ne va. Non è da Lauda. Però, gira gira, è sem-

Chi ha rubato le super-gomme?

MONZA - Giallo alla Goodyear, alla fine delle prove di qualificazione del sabato. Erano stati preparati ventisei treni di gomme a mescola tenera, pronti per una eventuale utilizzazione durante l'ultimo turno di prove, se la Renault con le gomme Michelin avesse ottenuto risultati tali da poter attribuire ai pneumatici molto merito. Poiché la Renault non ha potuto girare al meglio, avendo problemi di altro genere, la utilizzazione di queste gomme speciali Goodyear non è stata necessaria.

Solo che a sera, quando esse sono state smontate dai cerchi e rimesse nel camion, anziché 26 treni i tecnici della casa americana ne hanno potuto contare soltanto 25. E' letteralmente scomparso un treno di gomme, e non si può supporre che ciò sia stata opera dei ladruncoli monzesi, visto che di queste gomme nessuno saprebbe cosa fare. Il sospetto che vi sia stato qualche « furbo » che se ne sia impadronito e che le abbia utilizzate durante la ultima sessione di prove ha avuto ragione di diffondersi, ma naturalmente non si poteva provare nessun fatto...





cina di metri dopo, ecco sulla stessa linea (da sinistra) Andretti, Reutemann, Hunt e Scheckter. Infine, dietro vediamo Patrese, Lauda e Regazzoni

pre lui a trarre frutti positivi, e lo ha fatto anche stavolta.

Scheckter non lo abbiamo definito, all'inizio di queste note. Come lo si può chiamare? Perlomeno furibondo. Come abbia potuto andare in testa nel modo che avete visto tutti, resta misterioso. Però è una delle sue caratteristiche, anche se di durata breve, come è stata stavolta ancora. Andretti lo ha lasciato sfogare, perché non si sa mai, con certa gente « bollente ». Poi si è avvicinato e infine lo ha passato quando le condizioni erano le più favorevoli, ed in un modo eccezionale. Poi Scheckter ha pagato.

LAFFITE ECCELLENTE. Vedete la tabella. Laffite ha meritato, a nostro parere condiviso da tutti quelli che hanno occhi non soltanto per i primi, è stato altrettanto meritevole di Mario Andretti del massimo punteggio nella pagella. Laffite ha avuto la disgrazia di un surriscaldamento improvviso ed inatteso del motore, che lo ha costretto a ritardare l'avvio al primo giro. Nel ripartire è stato attardato, e poi si è messo all'inseguimento. Senza tanta speranza, ma come se dovesse battersi per la prima posizione.

Ha girato costantemente come se davanti a lui vi fosse un traguardo importantissimo, e infine ha avuto la soddisfazione di essere abbastanza avanti nella classifica. Per lui certo non c'era forse niente da fare per la vittoria, visto che c'era un Andretti così, ma di certo è possibile che per gli uomini della Ferrari egli poteva rappresentare un pericolo notevole.

PATRESE SCALOGNATO. Riccardo Patrese, dopo la prodezza in prova, ha fatto anche una bella gara. Costretto al ritardo, e poi coinvolto nella disgraziata vicenda dell'olio lasciato dal motore di Giacomelli, non ha potuto terminare. Così era piuttosto abbacchiato, a fine gara, ma ora che la irritazione deve es-

sere passata avrà la sensazione piacevole di aver fatto una bella corsa. Ed è ciò che conta.

Come deve contare per Bruno Giacomelli, che all'esordio e su una macchina che certo non è brillantissima, si è comportato molto bene, soprattutto tenendo conto delle circostanze e delle pressioni psicologiche che un esordio a Monza comporta per un giovanotto italiano. Anche Giacomelli può essere comunque soddisfatto.

Non abbiamo avuto Leoni, la cui macchina era piuttosto media, co-

me può dire Brambilla che anche lui è stato mortificato in casa, senza colpa e senza possibilità di far nulla per rimediare.

E' spiacevole per Brambilla, ma anche per Leoni. Non parliamo di quanto sia stato spiacevole per Giorgio Francia, costretto ad un ruolo quasi da « mendico » di macchine, nei confronti di Ecclestone, che ha finito di acconsentire alla richiesta pressante dell'Alfa di avere il mantenimento di una promessa, ma con la scappatoia pronta rappresentata dalla necessità di utilizzare il mez-

zo per i piloti ufficiali.

In questa corsa la Renault ha fatto cose molto buone nelle prove libere. Poi anche nella prima giornata. Successivamente vi sono stati molti contrattempi, che hanno movimentato parecchio la vita della squadra. In gara, in fondo, la macchina andava bene ma il motore ha ceduto, probabilmente per troppo caldo. La strada della messa a punto, della affidabilità, è lunga per tutti, e lo è stata anche per le grandi squadre esperte.

f. l.



Il « deb » di questo GP d'Italia è stato Bruno Giacomelli, qui alla variante Ascari seguito dalla Renault Turbo di Jabouille con un « baffo » all'insù. Nella pagina di sinistra, Hunt ha sbagliato l'entrata in chicane quando è stato passato da Reutemann, ed ora è in sbandata mentre Stuck lo evita

DAL GUIZZO DI JODY, AL «VOLO» VINCENTE DI MARIO, E ALL'INVASIONE

Tutto liscio come ...l'olio per NIKI!

● Quando Reutemann è uscito di stada, per il pronto intervento con assoluto sprezzo del pericolo da parte degli uomini della CEA c'è stato un attimo di brivido. Pasini uno fra i più bravi del team della CEA che aiutava a disinsabbiare la macchina di Reutemann è stato investito dalla Shadow di Patrese anche lei in testa e coda sull'olio di Giacomelli. Colpito dalla Shadow il bravo Pasini ne è uscito incolume e si è premurato di andare dal suo capo Amadesi per dire che lui da venerdì era disponibile un'altra volta.

● Il senatore RIPAMONTI aveva dato il permesso al nostro Zigliotto di stare sul podio con Ceccarelli per intervistare il vincitore di questo G.P., ma dello stesso parere non era il funzionario Brogini che ha pregato Zigliotto di andarsene perché era stufo di vederselo fra i piedi. Se AUTO-SPRINT dà nota anche ad un illustre sconosciuto come il funzionario Brogini, si tranquillizzi: ci vedrà più che mai fra i piedi.

MONZA - Caldo e folla inverosimile sono la cornice del Gran Premio d'Italia, il 48. della serie, che i 24 concorrenti qualificatisi dopo le prove ufficiali si apprestano a disputarsi. Si era parlato che al via potessero esserci anche le prime due riserve Ribeiro e Fittipaldi che avevano fatto le prove libere del mattino, tuttavia la Commissione Sportiva dell'A.C. Italiano, dopo una lunga riunione, non aveva accordato la partenza a 26 vetture anziché le 24 previste dal regolamento.

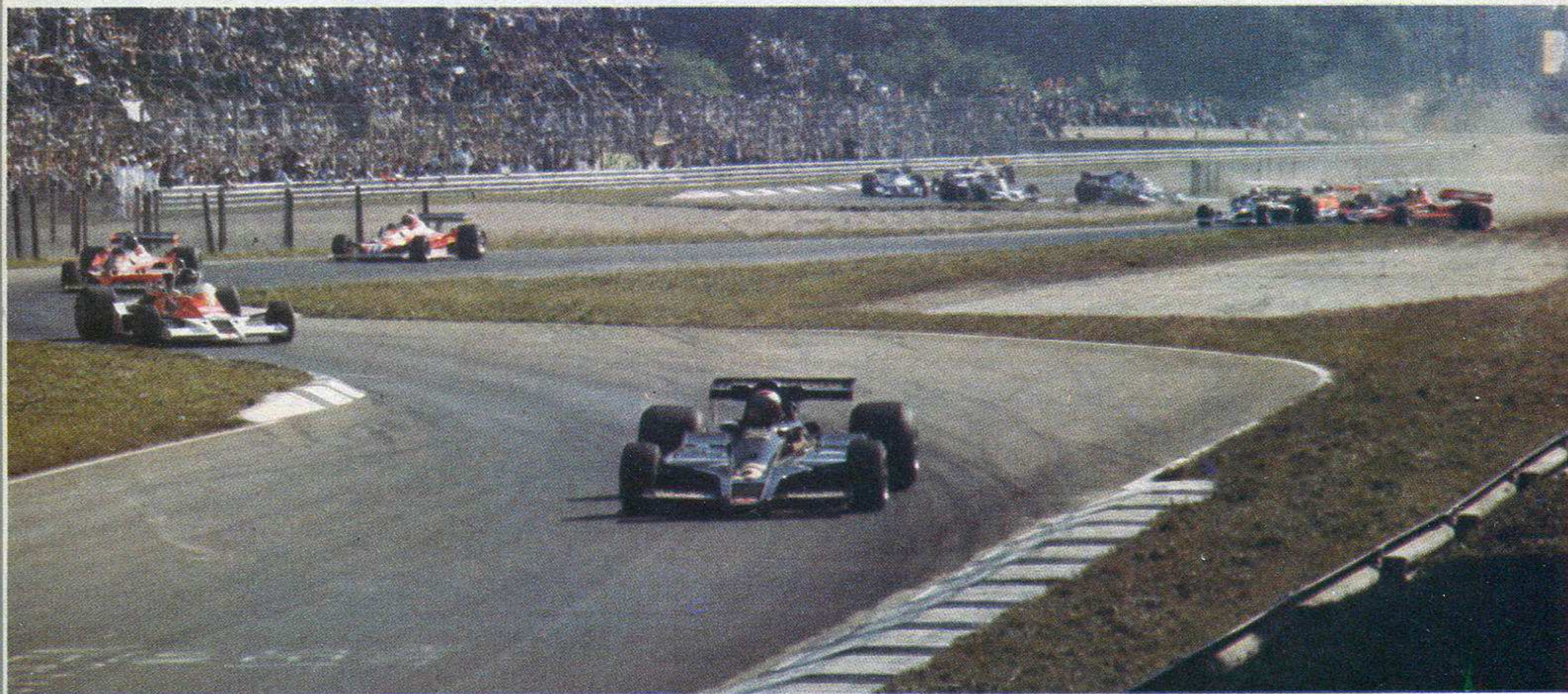
Il giro di ricognizione è effettuato una ventina di minuti prima del via perché nel frattempo sulla dirittura d'arrivo si procede alla premiazione degli uomini della pattuglia delle frecce tricolori applauditissimi dal pubblico. Scheckter monta delle gomme tenere mentre i due della Ferrari hanno optato per 20-27 semidure. Hunt invece anteriormente ha delle gomme dure perché pare che alla posteriore sinistra la sua McLaren accusi dei problemi.

Il via è stato dato in anticipo alle 15,25. Hunt pattina le ruote meno di Reutemann, però

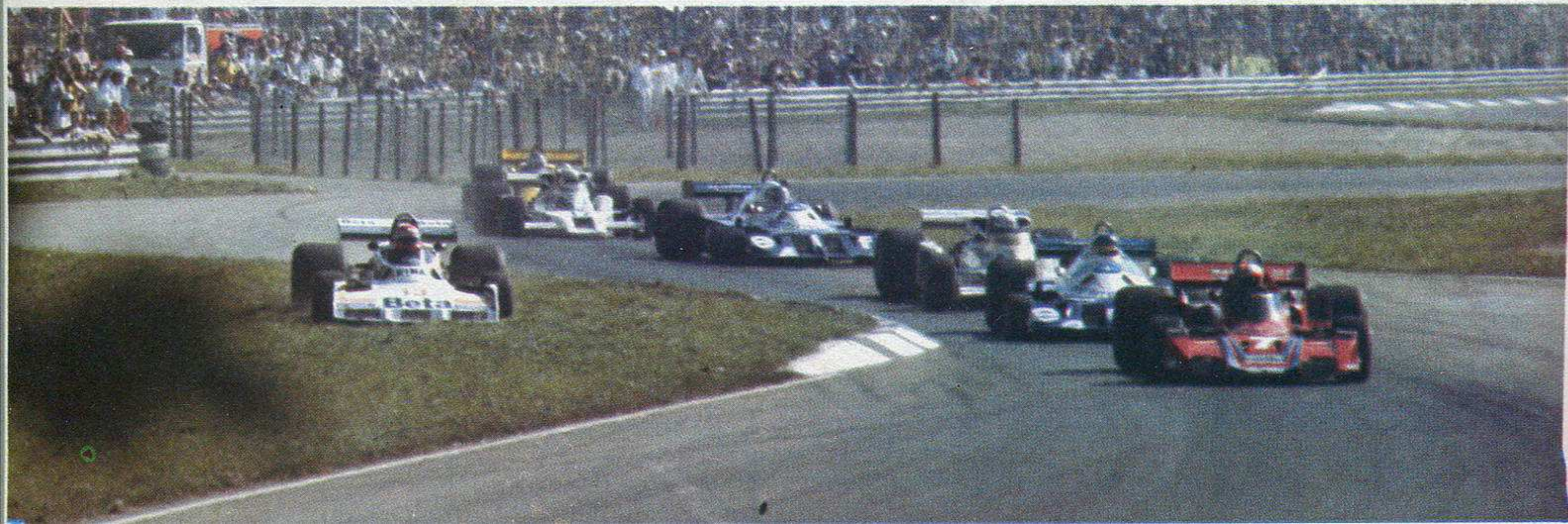
sempre più di Andretti e Scheckter che sono pronti ad approfittarne. Alla variante infatti è la Wolf la prima a mettere il muso dentro, Andretti è secondo, Hunt è terzo e Reutemann quarto, quinto Regazzoni davanti a Lauda, Laffite si ferma poco dopo la linea della partenza perché gli si sono sporcate le candele e il motore perde colpi. Watson alla variante si sfilia addosso ai due guardrail mentre Jabouille, forse tradito dal turbo, sale sui cordoli piegando il musetto nella parte anteriore sinistra.

Al PRIMO GIRO sul traguardo i piloti sfilano con questo ordine: 1. SCHECKTER, 2. ANDRETTI, 3. HUNT, 4. REGAZZONI, 5. REUTEMANN, 6. LAUDA, 7. MASS, 8. WATSON, 9. STUCK, 10. BRAMBILLA.

In testa Scheckter ci dà dentro come un disperato e il vantaggio che riesce ad accumulare nei confronti di Andretti lascia qualche volto stupito, a parte Chapman che sa come Mario sia partito con l'alettone a zero per essere più veloce nei rettilinei. Al terzo passaggio mentre Lunger si ferma sul percorso per la rottura del motore, Nilsson



Ecco come Watson ha gettato al vento le sue possibilità, alla variante dopo il traguardo, arrivando lungo (sopra) e rimbalzando sui cordoli. Vediamo Andretti, Hunt, Reutemann e Lauda già sfilati, mentre Watson, rientrato in pista (sotto) costringe il povero Brambilla a tagliare sulla sabbia



rientra ai boxes. In una uscita alla variante Ascari ha danneggiato la sospensione anteriore.

Nel frattempo Hunt si sveglia e al quinto giro con 1'41"6 è il più veloce del momento e si fa sotto ad Andretti. I due della Ferrari dopo aver superato Regazzoni al secondo giro sono di conserva uno alle spalle dell'altro in quarta e quinta posizione. Sempre al quinto giro scompare di scena anche Watson. L'espressione di Chiti e di Ecclestone ai boxes è tutta da raccontare...

Al **SETTIMO GIRO** il miglioramento del record sul giro per Andretti in 1'40"7 dà la misura alla folla di chi si stia dando da fare per il primo posto. A dire il vero anche Reutemann e Lauda sembrano aver allungato il passo alla caccia di Hunt. Alle loro spalle fa caldo per Mass, Regazzoni e Jones mentre Jarier, Depailler Peterson e Patrese fanno un gruppetto a sé. Giacomelli è nelle retrovie ma si vede che ha impostato la sua corsa sul ritmo. Al decimo passaggio le posizioni sul tabellone, dopo che al **NONO GIRO** Jarier si è dovuto fermare ai boxes per fare un controllo dopo una collisione con Peterson alla prima variante sono: 1. **ANDRETTI**, 2. **SCHECKTER**, 3. **HUNT**, 4. **REUTEMANN**, 5. **LAUDA**, 6. **STUCK**, 7. **MASS**, 8. **JONES**, 9. **REGAZZONI**, 10. **PETERSON**, 11. **DEPAILLER**, 12. **PATRESE**, 13. **JABOUILLE**, 14. **IAN SCHECKTER**, 15. **GIACOMELLI**, 16. **KEEGAN**, 17. **LAFFITE**, 18. **NEVE**.

Come si vede in soli dieci giri Andretti ha recuperato quel primo posto che le sue doti e quelle della Lotus gli avevano assegnato in sede di pronostico. Scheckter non tenta nemmeno di reagire e se ne sta buono buono in seconda posizione, ma questa acquiescenza di Jody non toglie interesse alla corsa, anzi per il pubblico non c'è nemmeno il tempo di raffreddare le mani dopo l'applauso a Mario, che è la volta di salutare Reutemann e Lauda saliti in terza e quarta piazza per un testacoda di Hunt all'uscita della prima variante.

Con Brambilla fermo alla variante Ascari fino dall'ottavo giro e Tambay fermo ai boxes per la rottura del motore dal hono, la corsa prosegue con Andretti che fa giri più veloci in continuazione anche se le dimensioni del suo distacco sono tali che farebbero consigliare già una tattica prudentiale, mentre Lauda e Reutemann che hanno davanti Jarier doppiato non si decidono a passare il francese. Patrese rientra al 13. ai boxes per sostituire la gomma posteriore sinistra. La gente si chiede perché i due della Ferrari che viaggiano in colonna come in autostrada non passino Jarier e nemmeno ai boxes ferraristi riescono a dare una risposta.

Al **20. PASSAGGIO** il tabellone dopo che Hunt che ha ripreso in ottava posizione e ha superato Mass al 18 passaggio, vede: 1. **ANDRETTI**, 2. **SCHECKTER**, 3. **REUTEMANN**, 4. **LAUDA**, 5. **STUCK**, 6. **JONES**, 7. **HUNT**, 8. **MASS**, 9. **REGAZZONI**, 10. **DEPAILLER**, 11. **PETERSON**, 12. **JABOUILLE**, 13. **GIACOMELLI**,

14. **LAFFITE**, 15. **KEEGAN**, e doppiati 16. **PATRESE** e 17. **NEVE**.

Intanto davanti a Lauda e Reutemann non c'è più Jarier, non perché è stato doppiato. Semplicemente perché il francese ha dovuto prendere la via dei boxes definitivamente per la rottura del motore. Piace molto in questa fase il comportamento battagliero sia di Regazzoni sia di Laffite che recupera posizioni nelle retrovie.

Al **23. GIRO** Jabouille si ferma ai boxes: il turbo non ha retto allo sforzo, ma il pubblico non può notare molto l'arresto della macchina francese perché a svegliare la sua attenzione giunge inaspettata al giro successivo, il 24., la notizia che Jody Scheckter ha fermato la Wolf con il motore muto lungo il percorso. Ancora una volta per la Ferrari il destino sta preparando un insieme di circostanze favorevoli. Infatti Andretti imperterritamente continua a viaggiare a ritmo elevatissimo e tutti pensano a episodi recenti di ritiri per rottura del motore di Mario. Tuttavia ai boxes Lotus sono tranquilli e a Andretti non si espone il cartello slow. Hunt intanto si ferma a sua volta ai boxes: fa cambiare le gomme anteriori e le pastiglie perché dice di sentire delle forti vibrazioni. Sempre al **25. GIRO** scompare di scena anche Depailler per la rottura del motore. Il ritmo di Andretti, comunque si capisce meglio valutando queste tre cifre: 1'39"4 al 28. giro, 1'39"2 al 30. giro, 1'39"1 al 31. giro, tempo che resterà poi il migliore assoluto. Reutemann in questa frazione di gara è a meno 12 secondi dal triestino e Lauda a meno 13.

Al **TRENTESIMO GIRO** mentre Keegan è ai boxes perché dopo essere andato per ben tre volte a sabbia alle varianti avverte la necessità di far cambiare il musetto, la classifica vede: **ANDRETTI**, **REUTEMANN**, **LAUDA**, **JONES**, che ha passato Stuck già al 24. giro, Stuck, Mass, Regazzoni, Peterson, Ian Scheckter, Laffite, Giacomelli, Patrese, Keegan, Neve questi ultimi tre già doppiati.

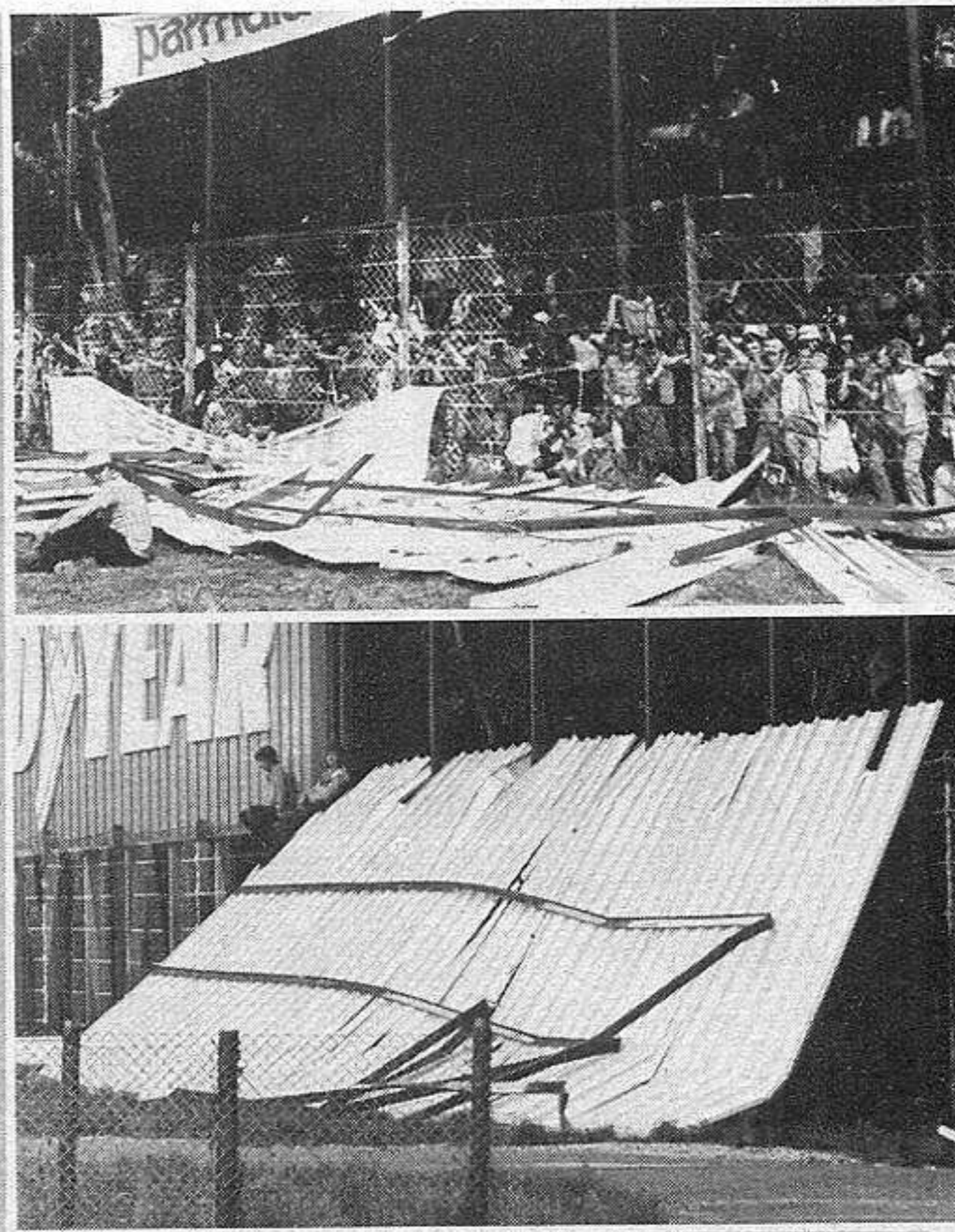
Il calo di Stuck si giustifica al **31. PASSAGGIO**: infatti il tedesco si ferma ai boxes sull'esterno con il motore silenzioso. La temperatura dell'olio era alta fin dalla partenza. Andretti doppia al 34. giro anche Giacomelli ma le vere emozioni si hanno al giro successivo, il 35. Infatti Lauda di colpo attacca e passa Reutemann che anche in questa occasione si dimostra incredibilmente remissivo e in soggezione nei confronti dell'austriaco. Ai boxes della Ferrari si nota qualche gesto di stizza che però fa il paio con qualche nascosto gesto di esultanza.

Riparte nel frattempo Hunt che però stranamente ha fatto togliere quasi tutta la benzina dai serbatoi, Teddy Mayer è allegro nel notare che James è ripartito davanti a Mass. Forse spera che il campione del mondo tiri il tedesco che ha il suo daffare a controllare un Regazzoni ram-

Il morto e 35 feriti come si temeva

Travi marce giù il tabellone!

Nelle foto, i resti del tabellone pubblicitario che è crollato, carico di gente, con conseguenze tragiche, domenica mattina a Monza



MONZA - Un luttuoso (sempre temuto) incidente è accaduto durante la disputa della finale della coppa Alfasud Europa. Gli spettatori già dal primo mattino cercavano un posto nel circuito di Monza, avevano già dalla giornata di sabato con corde e ganci divelto il cartellone pubblicitario della Gulf all'altezza della ex sopraelevata per poter sedere sulle impalcature a seguire la gara.

Improvvisamente, forse troppo carica o come ha detto qualcuno a causa delle travi marce, l'impalcatura ha ceduto travolgendo oltre a quelli che vi erano assisi anche chi con le tende era sotto.

E' stato uno schianto terribile. Cadendo tutta la struttura ha abbattuto anche alcuni spettatori che stavano sui rami degli alberi vicini, facendoli cadere a terra. Nello schianto ha perso la vita un giovane di 22 anni che è stato trasportato dal centro di rianimazione all'ospedale di Niguarda dove è deceduto per trauma toracico dopo un'ora.

Nel groviglio impressionante di travi e lamiere polizia e carabinieri subito accorsi hanno fatto del loro meglio per strappare i feriti dall'ammasso delle infrastrutture. Le ambulanze hanno ritardato un po' ad arrivare a causa dell'intenso traffico. Una bella signora bruna mentre veniva trasportata via in barella invocava il marito ancor sotto le travi, da un lato una ragazzina era distesa sull'erba mentre il suo «ragazzo» le teneva il volto all'ombra dal sole cocente con una bandiera della Ferrari.

Dappertutto scene di disperazione, mentre i solerti addetti all'ordine facevano oltre il possibile per aiutare tutti e dare una medicazione a tutti, oltre al giovane purtroppo deceduto anche quattro feriti meno gravi con diverse fratture sono stati inviati con l'elicottero prontamente intervenuto sempre all'ospedale di Niguarda.

Questi feriti sono stati medicati sul posto prima di essere mandati all'ospedale dall'équipe guidata dal professor Rovelli responsabile dei servizi sanitari del GP d'Italia. In totale circa 35 feriti leggeri con contusioni o comunque fratture non gravi sono stati inviati con ambulanze all'ospedale di Monza.

pante come non si vedeva da tempo.

Hunt comunque fa cadere ogni supposizione quasi subito dato che al giro successivo è nuovamente fuori pista sempre alla prima variante questa volta però in entrata. Al 36. Lauda è a meno 14"2 da Andretti e Reutemann a meno 15". Qualcuno si chiede se è Andretti che va sempre come un treno oppure se sono proprio i due della Ferrari che vanno piano come lumache. Il dubbio rimane senza risposta perché al **39. GIRO** sull'olio lasciato dal motore esploso di Giacomelli volano prima Reutemann e poi Patrese mentre l'austriaco è sempre il più fortunato e esce indenne dal brutto momento, anche se con un distacco nei confronti di Andretti aumentato di colpo a 23"6.

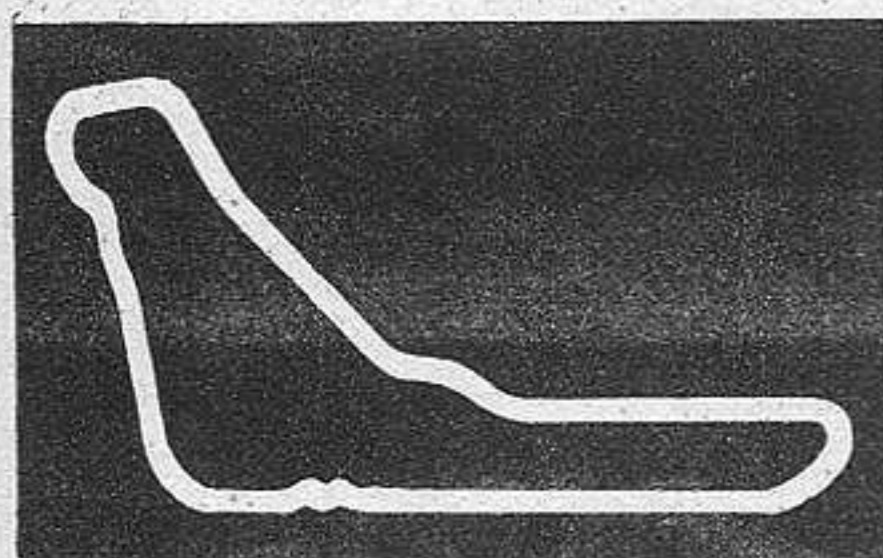
Solo a questo punto ai boxes Lotus si comincia a dire al triestino di passeggiare e così Lauda al 45. giro riduce il distacco a 18"8. Lo speaker speranzoso annuncia che Lauda ha comincia-

to la rimonta, ma con soli sette giri a disposizione nessuno crede a questa informazione. Così al **50. PASSAGGIO** le posizioni sono ancora come erano al 40. giro: 1. **ANDRETTI**, 2. **LAUDA**, 3. **JONES**, 4. **MASS**, 5. **REGAZZONI**, 6. **PETERSON**, 7. **LAFFITE**, mentre Ian Scheckter si ferma con il motore rotto. Mass era uscito insieme a Reutemann in variante però era riuscito fortunatamente a riprendere con l'aiuto dei commissari e soprattutto a mantenersi davanti a Regazzoni. Così quando Maffezzoli abbassa davanti a Andretti al **52. GIRO** la bandiera a scacchi e la folla ha già pericolosamente cominciato ad invadere la pista, a giri pieni sono appunto nell'ordine Andretti, Lauda, Jones, Mass, Regazzoni e Peterson, mentre dopo sopraggiunge Keegan che sfidando la massa urlante riesce a passare davanti al direttore di corsa Maffezzoli travolto anche lui dalla folla.

Eugenio Zigliotto



ITALIA



Così (in 24) al VIA

1. FILA	James Hunt (McLaren-Marl. M26) 1'38"08	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'38"15
2. FILA	Jody Scheckter (Wolf WR 1) 1'38"29	Mario Andretti (Lotus-JPS Mk. 3) 1'38"37
3. FILA	Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'38"54	Riccardo Patrese (Shadow DN 8) 1'38"63
4. FILA	Clay Regazzoni (Ensign N 177) 1'38"684	Jacques Laffite (Ligier-Matra JS7) 1'38"77
5. FILA	Jochen Mass (McLaren-Marl. M26) 1'38"86	Vittorio Brambilla (Surtees TS 19) 1'38"92
6. FILA	Hans Stuck (Brabham BT45) 1'39"05	Ronnie Peterson (Tyrrell P34/2) 1'39"17
7. FILA	Patrick Depailler (Tyrrell P34/2) 1'39"18	John Watson (Brabham BT45) 1'39"21
8. FILA	Bruno Giacomelli (McLaren M23) 1'39"42	Alan Jones (Shadow DN8) 1'39"50
9. FILA	Ian Scheckter (March 761 B) 1'39"62	Jean-Pierre Jarier (Penske ATS PC4) 1'39"63
10. FILA	Gunnar Nilsson (Lotus-JPS Mk 3) 1'39"85	Jean-P. Jabouille (Renault RS 01) 1'40"03
11. FILA	Patrick Tambay (Ensign N 177) 1'40"19	Brett Lunger (McLaren M 23) 1'40"26
12. FILA	Rupert Keegan (Hesketh 308 E) 1'40"28	Patrick Neve (March-Williams) 1'40"51

L'altalena della corsa

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10 giri	AND	JOD	HUN	REU	LAU	STU	MAS	JON	REG	PET
20 giri	AND	JOD	REU	LAU	STU	JON	HUN	MAS	REG	DEP
30 giri	AND	REU	LAU	JON	STU	MAS	REG	PET	IAN	GIA
40 giri	AND	LAU	JON	MAS	REG	PET	IAN	NEV	LAF	KEE

Domenica 11 settembre 1977

quattordicesima prova Mondiale F. 1

● **Organizzazione:** Automobile Club di Milano, corso Venezia 43, Milano - Autodromo di Monza, di m 5800. 52 giri pari a km 301,600

● **Partenza:** ore 15,25

● **Condizioni climatiche:** PROVE, cielo sereno, temperatura 26° - GARA, cielo sereno, 27°

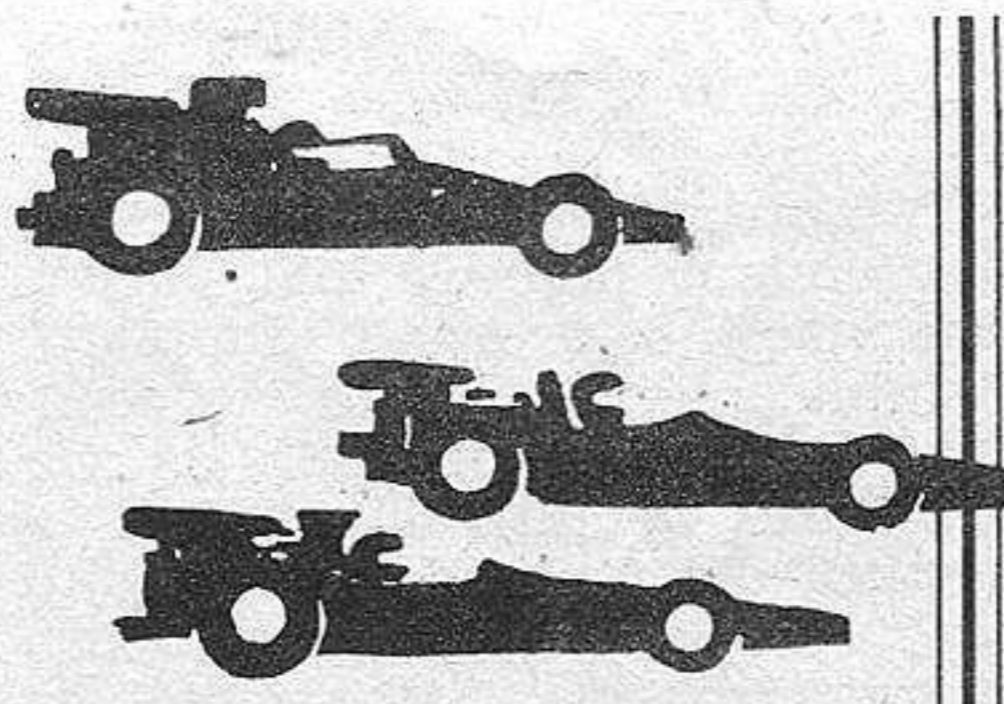
● **Condizioni della pista:** discrete, considerando le uscite con conseguente spargimento di terriccio sul tracciato

● **Spettatori:** 120.000

● **Direttore di corsa:** Gianni Restelli

● **Organizzazione:** 8

● **Sicurezza:** 9



Così (in 9)

al **TRAGUARDO**



1° ANDRETTI
(Lotus-JPS Mk. 3)
a 206,014 kmh

PILOTA	MACCHINA	TEMPO	DISTACCO
1. Andretti	Lotus-JPS Mk.3	52 1.27'50"30	—
2. Lauda	Ferrari 312 T2	52 1.28'07"26	16"96
3. Jones	Shadow DN8	52 1.28'13"93	23"63
4. Mass	McLaren M26	52 1.28'18"78	28"48
5. Regazzoni	Ensign N 177	52 1.28'20"41	30"11
6. Peterson	Tyrrell P34/2	52 1.29'09"52	1'19"22

7. Neve (Williams-March) a 2 giri

8. Laffite (Ligier-Matra) a 2 giri

9. Keegan (Hesketh 308 E) a 4 giri

Classifica Mondiale Piloti

(dopo 14 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	6	9	6	9	6	—	—	—	69
J. Scheckter	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32	—	6	—	4	—	—	—	—	42
Andretti	2	—	—	9	9	2	—	1	9	32	—	—	—	—	9	—	—	—	41
Reutemann	4	9	—	—	6	4	—	4	1	28	—	3	3	1	—	—	—	—	35
Hunt	—	6	3	—	—	—	—	—	4	13	9	—	—	—	—	—	—	—	22
Mass	—	—	2	—	3	3	—	6	—	14	3	—	1	—	3	—	—	—	21
Nilsson	—	2	—	—	2	—	9	—	3	16	4	—	—	—	—	—	—	—	20
Laffite	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	1	—	—	6	—	—	—	—	16
Jones	—	—	—	—	—	1	2	—	3	—	—	—	9	—	4	—	—	—	16
Stuck	—	—	—	—	1	—	1	—	—	2	2	4	4	—	—	—	—	—	12
Fittipaldi	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8	—	—	—	3	—	—	—	—	11
Depailler	—	—	4	3	—	—	—	3	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Watson	—	—	1	—	—	—	—	2	6	9	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Peterson	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4	—	—	2	—	1	—	—	—	7
Pace	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Brambilla	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	2	—	—	—	—	—	—	5
Regazzoni	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	3
Tambay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	1	—	2	—	—	—	—	3
Zorzi	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Jarier	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1

Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 14 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	6	9	6	9	6	—	—	—	86
Lotus	2	2	—	9	9	2	9	1	9	43	4	—	—	—	9	—	—	—	56
Wolf	9	—	6	4	4	9	—	—	—	32	—	6	—	4	—	—	—	—	42
McLaren	—	6	3	—	3	3	—	6	4	25	9	—	1	—	3	—	—	—	38
Brabham	6	—	1	—	1	—	1	2	6	17	2	4	4	—	—	—	—	—	27
Shadow	—	1	—	—	—	1	2	—	—	4	—	—	9	—	4	—	—	—	17
Tyrrell	—	—	4	3	—	—	4	3	—	14	—	—	2	—	1	—	—	—	17
Ligier	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	1	—	—	6	—	—	—	—	16
Copersucar	3	3	—	2	—	—	—	—	—	8	—	—	—	3	—	—	—	—	11
Ensign	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	2	—	—	—	6
Surtees	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	2	—	—	—	—	—	—	5
ATS	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1

I NUOVI PRIMATI

- **sul GIRO**
Mario Andretti (Lotus) il 31. giro in 1'39"10, media 210,696 kmh
- **primato precedente:**
Ronnie Peterson (March 761) in 1'41"3, media 206,120 kmh (1976)
- **sulla DISTANZA**
Mario Andretti, media 206,014 kmh
- **primato precedente:**
Ronnie Peterson (March 761), media 199,749 kmh (1976)

LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio del Canada, in programma a Mosport Park il 2 ottobre prossimo

I DEBUTTANTI Primo Gran Premio, a Monza, per Bruno Giacomelli che proprio nel giorno delle seconde prove ufficiali, cioè sabato 10 settembre, ha compiuto 25 anni. Il suo debutto è da considerarsi più che positivo, soprattutto per l'estrema competitività nelle prove. Ha debuttato, fra le vetture, la Apollon di Loris Kessel, senza riuscire a qualificarsi.

I giri veloci di ognuno

Andretti 1'39"1	Jones 1'40"4	Regazzoni 1'40"6	Keegan 1'42"3
Lauda 1'39"6	Hunt 1'40"5	Stuck 1'40"9	Brambilla 1'42"9
Laffite 1'39"8	Patrese 1'40"5	I. Scheckter 1'41"3	Neve 1'43"7
J. Scheckter 1'39"9	Mass 1'40"6	Jabouille 1'41"7	Watson 1'43"7
Reutemann 1'40"0	Depailler 1'40"6	Giacomelli 1'41"8	Nilsson 1'44"5
Jarier 1'40"2	Peterson 1'40"6	Tambay 1'42"3	Lunger 1'44"5

la PAGELLA AUTO SPRI NT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Andretti, Laffite	10	Lotus
Reutemann, Lauda, Regazzoni, Jones	9	Ferrari, Wolf, McLaren
J. Scheckter, Patrese, Giacomelli, Peterson	8	Shadow, Ligier
Hunt, Mass, Jabouille, Brambilla, Stuck, I. Scheckter, Jarier	7	Tyrrell, Ensign
Neve, Depailler, Keegan	6	Brabham, Renault
	5	Surtees, ATS
	4	March
	3	Hesketh
n.c. Watson, Nilsson, Tambay, Lunger	2	

il più e il meno 

SFORTUNATO

+ Reutemann
- Lauda

COMBATTIVO

+ Laffite
- Lauda



FORTUNATA

+ Shadow
- Ligier

EFFICACE

+ Lotus
- Hesketh

L'A.C. MILANO non si vergogna per Merzario?

MONZA - Venerdì mattina ore 10: iniziano le prime prove del Gran Premio d'Italia. In pista scendono tutti meno Merzario. Si pensa ad un ritardo, invece ai giornalisti presenti viene consegnato un comunicato stampa. L'intestazione è « Arturo Merzario F. 1 Driver », l'ora di stesura le 9.50. In dieci righe il pilota italiano spiega i motivi che lo spingono a ritirare la sua partecipazione al 48. Gran Premio d'Italia. Si parla di impossibilità di lavorare serenamente, di rifiuto in Italia di usare un box in pista, di imposizioni della Goodyear.

La « bomba », nonostante il compiacente velo di silenzio degli organizzatori ed il tentativo di far dire al delegato CSAI avv. Causo (non in servizio a Monza) il contrario della verità a cura di un quotidiano sportivo torinese che spara subito a zero contro Merzario, esplose lo stesso. Il giorno dopo, Causo testimonierà che il problema dei box per Merzario l'aveva anticipato a Maffezzoli, rappresentante dell'AC Milano, già a Zandvoort dopo ana-

logo episodio ad Hockenheim. Addirittura il giovedì pomeriggio il nostro direttore aveva chiesto proprio a Maffezzoli cosa avrebbe fatto per difendere Merzario, perché sia lui sia gli altri « privati », la FOCA non li voleva nei box.

Maffezzoli garantiva: « Qui comandiamo noi, loro sono ospiti... ». Infatti... Già da luglio un telex della FOCA, secondo quanto le spetta per contratto, dava disposizioni all'AC Milano su come dovevano essere assegnati i box a Monza. I primi tre per la Ferrari, gli ultimi per la Lotus e la Renault.

La disposizione-alibi dell'AC Milano è invece ben diversa.

Così viene deciso dagli organizzatori di spostare la Tyrrell in fianco alla Ferrari e di mettere Merzario tra Lotus e Renault in modo che il muletto della squadra britannica possa essere parcheggiato vicino al guardrail che segue al cancello per l'uscita delle macchine dalla pista.

Invece al mattino di venerdì, alle nove e mezza, quando i team di F. 1 si spo-



24. giro del Gran Premio d'Italia a Monza, il motore della Wolf di Jody Scheckter si rompe, l'ultimo ostacolo fra Lauda ed il titolo è scomparso. La Wolf ha poi usato in gara la carenatura con prese d'aria dinamiche, ai lati dell'abitacolo che Scheckter aveva sperimentato molto poco in prova

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempo 1976	Pilota	Vettura	Venerdì		Sabato		
			I	II	I	II	
1'42"20	(McLaren M23)	Hunt	McLaren-Marlboro M26	1'40"11	1'39"87	1'40"51	1'38"08
1'42"38	(Ferrari 312 T2)	Reutemann	Ferrari 312 T2	1'39"18	1'40"28	1'39"76	1'38"15
1'41"38	(Tyrrell P34/2)	J. Scheckter	Wolf WR-1	1'39"70	1'40"91	1'40"60	1'38"29
1'43"34	(Lotus JPS 11)	Andretti	Lotus JPS Mk.3	1'39"62	1'39"54	1'40"75	1'38"37
1'42"09	(Ferrari 312 T2)	Lauda	Ferrari 312 T2	1'38"97	1'40"06	1'39"61	1'38"54
		Patrese	Shadow DN8	1'41"95	1'41"89	1'40"56	1'38"68
1'42"96	(Ferrari 312 T2)	Regazzoni	Ensign N-177	1'41"28	1'40"70	1'39"90	1'38"68
1'41"35	(Ligier JS 5)	Laffite	Ligier-Matra JS 7	1'40"14	1'40"34	1'39"54	1'38"77
1'42"68	(McLaren M23)	Mass	McLaren-Marlboro M26	1'40"83	1'40"77	1'39"90	1'38"86
1'43"94	(March 761)	Brambilla	Surtees TS 19	1'40"22	1'41"91	1'40"06	1'38"92
1'42"18	(March 761)	Stuck	Martini-Brabham BT 45	1'39"96	1'39"61	1'40"61	1'39"05
1'42"64	(March 761)	Peterson	Tyrrell P34/2	1'40"50	1'40"70	1'41"45	1'39"17
1'42"06	(Tyrrell P34/2)	Depailler	Tyrrell P34/2	1'42"00	1'40"12	1'41"12	1'39"18
1'42"10	(Penske PC4)	Watson	Martini-Brabham BT45	1'39"21	1'40"10	1'39"49	1'39"81
		Giacomelli	McLaren-Marlboro M23	1'40"59	1'41"23	1'41"25	1'39"42
1'44"41	(Surtees TS 19)	Jones	Shadow DN8	1'40"63	1'41"50	1'40"25	1'39"50
		I. Scheckter	March 761-B	1'41"00	1'41"37	1'40"76	1'39"62
1'44"05	(Shadow DN 5)	Jarier	Penske-ATS PC4	1'41"16	1'42"61		1'39"63
1'43"30	(Lotus-JPS 11)	Nilsson	Lotus JPS Mk.3	1'41"54	1'41"22	1'42"00	1'39"85
		Jabouille	Renault RS-01	1'40"06		1'40"09	1'40"03
		Tambay	Ensign N-177	1'40"19	1'40"94		1'41"67
1'45"70	(Surtees TS 19)	Lunger	McLaren M23	1'44"19	1'43"36	1'41"78	1'40"26
		Keegan	Hesketh 308 E	1'42"72	1'42"00		1'40"28
		Neve	March-Williams 761	1'42"92	1'42"73	1'42"00	1'40"51
		Ribeiro	March 761 B		1'43"75	1'41"19	1'40"79
1'44"57	(Copersucar 04)	Fittipaldi	Copersucar FD 05	1'42"67	1'43"15		1'40"97
		Leoni	Surtees TS 19	1'41"94	1'42"70		1'41"03
		Henton	March 761	1'42"80	2'05"30		1'41"13
		Villota	McLaren M23	1'46"26	1'44"43		1'41"21
		Ashley	Hesketh 308 E	1'43"32	1'42"85		1'41"22
		Pilette	BRM P 207	1'45"09	1'44"27		1'41"92
		Binder	Penske-ATS PC 4	1'43"21	1'43"80		1'43"10
		Kessel	Apollon	1'46"68			1'49"35
		Francia	Martini-Brabham BT 45	1'49"67			

stano dai garages verso la pista per sistemarsi, Andrew Ferguson, d.S. della Lotus e il capomeccanico della Lotus, incurante dell'elenco corretto dagli organizzatori sistemano i loro attrezzi nei boxes numero 2; Palazzoli, manager del team Merzario, alle 9.40 si avvicina alla porta posteriore per sistemare le prime cose. La porta dei boxes numero due è chiusa. Palazzoli fa il giro e, quando vede gli attrezzi, si spazientisce e poiché non sa cosa succede, va da Arturo. Cercano qualcuno degli organizzatori. Dell'AC Milano all'interno non c'è nessuno, tuttavia in distanza i Commissari Galmanini e Quaroni si accorgono della agitazione di Palazzoli e lo rincorrono. Le loro assicurazioni a interessarsi per risolvere il problema però fanno a pugni con quanto invece si sta svolgendo al cancello di entrata. Infatti i meccanici di Merzario trovano un commissario che impedisce loro di dirigere la macchina verso i box. Con chiari segni fanno cenno che la March del Team Merzario deve essere parcheggiata sul prato dove ci sono gli altri team « non FOCA ».

Nel frattempo Mc Intosh dice a Palazzoli: « per il momento sistematevi nel prato, poi vedremo cosa fare ». A questo punto Palazzoli, d'accordo con Merzario, decide di non partecipare alla corsa mentre tardivamente quelli della Lotus accennano a un « no problem ». E un meccanico con eccesso di zelo si mette a spingere il muletto verso il guardrail.

Questi in dettaglio i fatti che hanno portato ad una decisione sofferta da parte di Merzario, ma senz'altro coraggiosa per rompere la scandalosa ragnatela di « racket ».

Per fortuna gli « ingenui » appassionati non hanno bisogno di giochi di verità, cominciano subito dopo con un improvviso « sit-in » di protesta davanti all'ufficio stampa. Domenica mattina, alcuni giovani tifosi hanno voluto sottolineare alla maniera... parmense lo scandaloso episodio. Su un lenzuolo, a grandi lettere rosse, stava scritto: « Un pilota italiano "non" ha la possibilità di correre in Italia. La CSAI tace, la FOCA ammette, e gli str... italiani non dicono niente ».

ANDRETTI & LAUDA: DUE MODI TANTO DIVERSI DI RISPONDERE AI FANS

La gioia e la noia

«Mi sento un bambino» «Che rompimento!»



MONZA - Sul podio della premiazione Andretti, Lauda e Jones arrivano trasportati da un cellulare dei Carabinieri che li scarica ai piedi della palazzina della direzione corsa dell'Autodromo di Monza. Pare che in questi momenti Lauda si sia solo limitato a borbottare « Che rompimento! Io devo andare via con elicottero ». Comunque nemmeno sul podio Niki si dimostra più rilassato con la folla che, perdonandogli ogni « tradimento », gli grida « Niki, Niki ». Infatti il neo campione del mondo commenta così la sua prestazione tassistica di Monza: « Ho corso ripetendomi in continuazione: vai piano, vai piano ».

Poi, con la faccia sempre più annoiata, si fa trasportare davanti al microfono di Stewart. Con Jackie la lingua di Niki si scioglie di più: « Non sono ancora matematicamente mondiale — dice — ma dovendo, per essere superato, accadere che Jody vinca tutte e tre le corse restanti e io sempre fuori corsa, credo proprio di potermi considerare di nuovo campione del mondo ». Alla domanda di Stewart: « Ma cosa senti a diventare mondiale a Monza, la pista dove appena un anno fa tornavi a correre dopo la tragedia del Nurburgring? », Lauda, sempre più glaciale, trovava però il modo di fare finalmente una cosa gentile, lui che si lamenta della mancanza di calore umano da parte degli altri: « E' una grande felicità, anche perché l'entusiasmo della folla qui sotto mi ha fatto sentire finalmente che ho fatto bene a fare tutto quello che ho fatto per arrivare a questo momento ». Al che Stewart, convinto di aver trovato la chiave per entrare in profondità nel cuore di Niki, domandava: « Sei triste a lasciare la Ferrari dopo questo trionfo? ». « No! ». Detto senza lasciar spazio ad altri commenti era la sola ed unica risposta.

Per fortuna, al silenzio con cui Lauda ha ripagato la folla di Monza, che certo più calore umano di quello che ha inventato sotto il podio non poteva proprio dare all'austriaco, ha fatto da contraltare l'entusiasmo e la commozione di « Piedone » Andretti: « Mario, hai vinto per l'Italia o per l'America? ».

« Per tutte e due. Ma soprattutto ho vinto per me. Dio come l'ho sognato questo momento! Vincere a Monza. Chi l'avrebbe mai detto vent'anni fa, quando dietro alle reti mi sono entusiasmato e ho detto a me stesso: un giorno sarò un corridore anch'io e vincerò a Monza? Comunque, al di là di questo, anche se è la quarta vittoria della stagione e quindi dovrei essermi abituato al successo, sono allegro e emozionato come un bambino lo stesso. Qui è tutto così diverso, così incredibile. Ma davvero c'era tutta questa gente attorno alla pista? Per il resto la mia macchina è stata finalmente perfetta. Tutto ha sempre funzionato alla perfezione. Al via sono partito molto bene. Sapevo che avrei potuto essere molto veloce perché avevo regolato l'alettone a zero. Perciò, anche ammesso che Lauda avesse potuto avvicinarsi quando nel finale ho rallentato, per lui non c'era la minima possibilità di passare ».

Alan Jones, nonostante il terzo posto, è scuro in volto. « Tutto bene — si limita a dire — ho fatto la mia corsa pensando ad arrivare e non agli avversari. E' andata come volevo ».

e.z.

«Senza tanti motori rotti, il titolo mondiale lo vinceva MARIO...» garantisce CHAPMAN

MONZA - Il nero capellino di Chapman vola in mezzo alla pista sorvolando un Andretti che taglia il traguardo con il pugno guantato di rosso. E' ormai una tradizione che viene rispettata ad ogni GP vinto da una nera Lotus. « ... Vincere è sempre una bella soddisfazione, Mario è stato superlativo con un po' di fortuna avremmo potuto vincere questo titolo mondiale, bastava che tanti motori non avessero ceduto ».

Uno dei primi a sparire della scena di Monza è stato l'idolo locale Brambilla. Dice Vittorio: « ... Al primo giro Watson ha fatto una strana cosa alla chicane... ha sbandato di qua e di là e ci siamo appena sfiorati, io ad ogni modo ho levato il piede per lasciare che si arrangiasse. Poi dopo alcuni giri è calata la pressione dell'olio della macchina. Era il muletto che era stato adoperato da Leoni nelle due giornate di prove e per me la corsa è finita, certo che senza l'infortunio delle prove libere... ».

Depailler: « ... non andava male la nostra sei ruote oggi, forse sente che è alla fine della carriera. Potevo combinare forse qualcosa di buono se improvvisamente non avesse ceduto il motore ».

In un tripudio di mani e bandiere ferrariste alzate giunge al box sconsolato Reutemann, non ha voglia di parlare... Alle pressanti richieste dice « ...Ero alle spalle di Niki che mi aveva passato da alcuni giri perché si stava rompendo uno scarico. Fra me e Niki c'è stato ad un certo momento Giacomelli, Niki lo ha passato, io dietro alla McLaren, nel momento che è esploso il motore e alla frenata della prima chicane sono partito per un centinaio di metri sopra all'olio prima di terminare la mia corsa. Ho perso una bella occasione... ».

Altra vittima dell'olio di Giacomelli è Patrese. Dice il padovano: « ... Anch'io sono stato vittima dell'olio di Giacomelli, non c'è stato nulla da fare, ho investito anche un commissario: mi spiace. Ero partito bene ma mi sono dovuto fermare quasi subito per aver forato una gomma

la posteriore sinistra altrimenti credo avrei fatto una bella gara... ».

Jarier: « ...Nei primi giri Patrese mi ha toccato poi mi sono levato una bella soddisfazione restando davanti alle due Ferrari. Loro erano più veloci in rettilineo io guadagnavo nelle curve, mi ha molto divertito e stimolato la lotta con le due rosse vetture di Maranello. Mi ha tradito il motore; certo che con quelle due macchine non riuscire a passarli... ». Ghedini in mezzo alla pista mentre Lauda taglia il traguardo urla: « ...Vieni mo' qua Nicola... ».

Ai box della Ensign c'è una euforia incredibile, Mo Nunn sprizza contentezza da tutti i pori, e dice: « ... finalmente siamo riusciti a raggranellare due punti preziosi per entrare nei costruttori, stupendo Clay, mi spiace per mia moglie che non ha potuto assistere a questa corsa è dovuta andare a Londra perché nostro figlio ha preso il morbillo ».

Forghieri è contento. L'occhialuto ingegnere mentre Lauda taglia il traguardo dei sei punti iridati dice: « ... abbiamo dimostrato durante tutto l'anno di essere competitivi, primi o secondi che fossimo. Sono cambiati gli avversari ma non noi ». Parlando di Lauda dice: « ... mi spiace che vada via — ... (sarà vero?) La Ferrari perde un pilota valido e acquista un avversario pericoloso. Certo che prima o poi Lauda doveva andare via per i suoi interessi... Qui è stata una corsa monotona, delle volte la Lotus è andata più forte di noi, delle volte siamo stati più veloci con la Ferrari... ». Si interrompe e saluta Marlene Lauda dicendole: « ciao Marlene campione del mondo... non so se ci vedremo in America perché non verrò, ma avremo occasione di incontrarci in giro per il mondo ». E' lanciato Forghieri e continua: « ... a Monza contro Mario non c'era nulla da fare. E' andato fortissimo anche Scheckter (è un suo pallino) ma lo ha tradito il motore, comunque il vantaggio del sudaficano non è mai stato nei confronti di Niki superiore

ai 5 secondi. Lauda doveva oggi arrivare in fondo; è stato fortunato sì, gli è andato tutto bene ».

Nei box Brabham Alfa Martini c'è scorcamento. Chiti è partito prima della fine quando in una grande fumata Stuck davanti ai box si è fermato. Si è scoperto che era senza una goccia d'acqua: dice il tedesco: « ... la macchina andava bene quando improvvisamente la temperatura dell'olio è diventata molto alta e il motore ha ceduto. Forse è stata una perdita d'acqua o dal radiatore o da una tubazione. Una vera scalogna perché altrimenti avrei fatto dei punti... ».

Watson è partito quasi subito, al primo giro. Ma lasciamo raccontare a lui: « ... sono arrivato lungo alla prima chicane ho sbandato leggermente prima a destra poi a sinistra salendo sul cordolo come a Zandvoort e si è rotto il supporto del motore... La scalogna continua ora vado a collaudare la macchina nuova speriamo in lei ». E' un Watson con il morale sotto le scarpe. D'altra parte lo si capisce perché a lui danno 80 milioni all'anno, mentre a chi è in arrivo ne danno 800... chi non sarebbe in crisi?

Regazzoni, è un Clay molto contento; sembra come alcuni anni fa quando vinse il GP d'Italia e dice: « ... sono partito bene: alla chicane ero secondo, ma con il passare del tempo non avendo un motore super ho perso posizioni, la macchina era sovrasterzante e ho dovuto farne passare parecchi ma poi sono riuscito ad arrivare quinto. Due punti preziosi per il mio team ». Dice il figlio Gianmaria: « ... che bravo il mio papà, se fosse stato su una Ferrari avrebbe vinto... ».

L'ing. Nosetto: « ... poteva andare meglio a Reutemann, un vero peccato. La Lotus era più veloce perché aveva giù tutto l'alettone. Niki ha dimostrato ancora una volta di essere un pilota molto forte doveva arrivare alla fine e c'è arrivato, il titolo è ormai suo... ».

Giancarlo Cevenini

PAROLA DI RATTAZZI

«LAUDA
tornerà
alla Ferrari»

MONZA - Completo azzurro cielo, cravatta di Hermès su camicia bianca, Cristiano Rattazzi, giovane nipote dell'avv. Agnelli e Presidente della FIAT-Venezuela, è apparso venerdì pomeriggio a metà della seconda tornata di prove, con tanto di « macaron » FOCA all'occhiello nei boxes di Monza.

Proveniva da Caracas ed era in Italia per assistere al battesimo del figlio del suo amico avv. Luca Montezemolo che poi si è tenuto a Bologna.

Gli abbiamo chiesto se a suo parere Niki ha fatto bene o male a lasciare la Ferrari. La risposta è stata prima un'alzata di spalle, poi come ripensandoci ha detto: « ... Oggi nel mondo della F.1 è Niki che detta legge, può fare e disfare quello che vuole... ». Quasi fra sé ha continuato: « ... certo che il Vecchio c'è rimasto male!... ». E ha avuto come un sorriso di compiacimento.

« ... Lauda ha il piede destro duro, il più duro che ci sia, non è vero come dice Ferrari che il merito è al 50 per cento fra macchina e uomo, è una affermazione tutta da verificare ».

« ... Dopo il Giappone Ferrari si è lasciato convincere che Lauda si era comportato da vigliacco. Tutti a dire che Lauda era un "coniglio", io invece ho apprezzato quello che ha fatto. Basta pensare che si fermò in quella occasione anche Pace, un pilota matto da poco, quindi lascio immaginare se non lo doveva fare Lauda... ».

« ... Lauda oggi è il numero 1, è il più forte pilota che ci sia e che ci sia mai stato, e con Ferrari si è preso una piccola soddisfazione piantandolo... ».

— Se lei dovesse prendere un pilota alla Ferrari, chi prenderebbe?

« ... Prenderei Lauda... ». Alla domanda fatta, più pressante dice: « ... Sono entusiasta che sia stato riconfermato Reutemann, se lo meritava. E' sempre stato fra i primi. Personalmente mi piacciono i giovani italiani Patrese, Giacomelli, Cheever, ma non so chi andrà alla Ferrari. In questo momento sono in trattative con tutti. Andato via Lauda, comunque, tutti gli altri non contano alla Ferrari ».

— A suo parere, dove andrà Lauda?

« Non so, credo alla Brabham Alfa, è la più bella macchina che ci sia. Oggi è in grado di battere la Ferrari con Niki sopra. La nuova macchina sulla carta è una macchina straordinaria che farà faville se Niki la metterà a posto bene ». (Non sa ancora dei disastrosi esperimenti di Donington e Silverstone).

« ... Tutti stimano Niki, è uno che... le ha quadrate, io credo che Lauda, a situazione cambiata, fra un paio

CONTINUA A PAGINA 38

g. c.

A destra, il distacco di Scheckter è già netto alla prima chicane al secondo giro. Dietro di lui Hunt, Andretti, Regazzoni, Reutemann, Lauda e Mass. Sotto, Andretti ha superato Scheckter, alla Mirabello



TROPPIA SUFFICIENZA NEL BOX FERRARI

DOPO L'ACCOPIATA-RECORD DEL VENERDÌ

Il «busso» di NIKI scatena JAMES

MONZA - Ormai l'ultima ora di prove è diventata il «ghiotto» antipasto per il GP e anche Monza non ha voluto smentirsi; una ultima ora al cardiopalmo dove è emerso James Hunt e la sua McLaren M 26.

Alle sue spalle con una vettura perfettamente a punto è balzato il riconfermato ferrarista Reutemann che ha così ripagato il «gran capo» della fiducia rinnovatagli.

Jody Scheckter in odor di ferrarite è in seconda fila con pieno merito anche se qualcuno ha tentato di gettare del discredito sulla prestazione del sudafricano dicendo che forse aveva benzina «speciale», mentre Andretti con una ultima ora sensazionale non ha potuto fare meglio di un 1'38"37 che è la quarta prestazione della giornata ed equivale alla seconda fila.

Lauda non ha migliorato il tempo di venerdì tanto da poter mantenere la posizione di migliore assoluto, è interessante notare come i primi cinque dello schieramento siano gli stessi del GP del Brasile...

Ma andiamo per ordine e cominciamo dalle prove di venerdì. Alle 10 puntuali in pista le 35 macchine iscritte. Non parte Merzario e le ragioni le leggete in altra parte del giornale; manca anche Ribeiro bloccato a Londra per uno sciopero aereo. Farà solo la seconda sessione di venerdì e non riuscirà a qualificarsi per il poco tempo a disposizione che non gli ha permesso di mettere a punto la macchina.

La Ferrari esce per prima dai box con Lauda. La tribuna piena zeppa come per la corsa è divisa: fischi e battimani, con una leggera prevalenza per i fischi. Subissata di applausi invece l'entrata in pista di Reutemann.

Le due rosse Ferrari ripagano i tifosi del cavallino con prestazioni sempre al vertice. La Ferrari si dimostra molto competitiva e il miglior tempo è subito di Reutemann; Lauda dopo alcune fermate ai box riesce a strappare il giro migliore e si installa in vetta alla classifica provvisoria, poi Reutemann fa ancora meglio e alla fine Lauda prevale proprio all'ultimo giro con il tempo di 1'38"97 alla media di 210,973 kmh, Reutemann è più lento del

suo compagno di appena 23 centesimi di secondo.

Alle spalle delle due velocissime Ferrari più distaccati sono i soliti. Andretti con una Lotus che in velocità massima è più lenta della Ferrari di ben 15 km, Watson che nonostante il tanto potente e declamato motore con tanti cavalli non riesce in questa pista di potenza a causa del telaio ormai vecchio e sorpassato a fare meglio di un mediocre 1'39"21, tempo che oltre a tutto non riuscirà a migliorare nelle altre prove sia al venerdì che al sabato.

Stuck che ha rotto il differenziale e ha preso la macchina di Francia appiattendosi così il pilota italiano non riesce a far meglio di 1'39"96. Impensierisce un po' il clan Ferrari la prestazione di Scheckter che è accreditato del tempo di 1'39"70.

Al suo esordio entusiasmo Giacomelli che ha fatto solo 68 giri sulla macchina prima di questo GP e fa subito il tempo di 1'40"59 che lo pone fra i migliori. Patrese ha qualche problema e non riesce a fare meglio di 1'41"95, mentre Brambilla con un motore stanco che verrà cambiato in serata per le ultime prove di sabato ha girato in 1'40"22. Francia che ha compiuto un giro poi ha rotto la leva del cambio, poi quattro giri e nel fermarsi per fare una regolazione si è trovato la (poco) lieta novella di dover cedere la macchina a Stuck ha fatto il miglior giro in 1'49"67. Ci si aspettava di più da Laffite ma il francese non riesce a fare meglio di 1'40"14. La causa sta nel motore dice e verrà cambiato per sabato.

Nelle seconde prove di un'ora dalle 13 alle 14, spira vento ad una velocità di circa 60 kmh che frena le macchine in rettilineo di circa 500 giri. Le due Ferrari stanno ferme ai box, Lauda sorride strafottente mentre guarda i suoi compagni «scannarsi» nel vano tentativo di avvicinare il suo tempo. Il vento forte porta in pista anche le foglie e le macchine oltre a non rendere ogni cinque sei giri devono fermarsi per far levare le foglie dai radiatori che si intasano.

Verso la fine delle prove escono anche le due Ferrari ma fanno solo qualche



Alla variante Mirabello, le due Ferrari in tandem, con Reutemann ancora davanti a Lauda. Poi Carlos romperà uno scarico perdendo 200 giri di quinta

giro d'assaggio senza impegnarsi molto.

Il miglior tempo di questa sessione è di Andretti in 1'39"54 alla media di 209,764 kmh. Alle sue spalle Stuck e Hunt, gli altri sono molto distaccati, ma sono tempi fasulli... il bello verrà nell'ultima ora di sabato. Alla fine della giornata dietro alle due Ferrari dominatrici troviamo Watson, Andretti, Stuck, Scheckter, Hunt, Jabouille con la turbo Renault che ha fatto solo le prime prove poi ha ceduto il motore che è stato cambiato per sabato, Depailler Laffite e Tambay.

Il primo della pattuglia degli italiani è Brambilla con il tempo di 1'40"22, Giacomelli è quattordicesimo con il tempo di 1'40"59, Leoni che ha rotto il motore

nella seconda sessione ma ha molto ben impressionato ha il tempo di 1'41"94, Patrese 1'41"89, Francia è ultimo per le ragioni dette prima.

Le prove di sabato mattina non valide per lo schieramento fanno passare due grossi brividi al pubblico. Esce Lauda all'uscita della parabolica, a Tambay si rompe una sospensione alla seconda di Lesmo e lo leggete a parte. Sono prove tirate nonostante i tempi non vengano presi ed emerge Watson con il tempo di 1'39"49, poi Laffite 1'39"54, Lauda 1'39"61, Reutemann 1'39"76, Regazzoni 1'39"90.

Partono come ossessi per l'ultima ora tutti i piloti e cadono i tempi, ripetutamente battuti da tutti. Migliorano tutti



Lauda pensieroso al box dopo il suo incidente nelle prove, dovuto non si sa bene se ad un suo errore o a qualche noia con le Goodyear «speciali» con cui stava cercando un tempo migliore

Parola di RATAZZI

CONTINUAZIONE DA PAG. 37

d'anni tornerà alla Ferrari... La Ferrari deve a lui se è così affidabile, e con Reutemann si trovava bene... »

«... Lauda aveva posto delle condizioni per rimanere, che lo capissero di più, (l'affetto?), che lo ascoltassero, ma i rapporti erano difficili con Forghieri e con Ferrari. Sarebbe troppo lungo stare a spiegare tutto, Niki ha un carattere forte, non da prendere sottogamba. Lui deve dimostrare che non ha vinto con la Ferrari, ma che è capace di vincere con un'altra macchina. Ora questa macchina che può battere la Ferrari è la Brabham Alfa, e renderà competitiva la Brabham Alfa. A me piace questa idea, se non altro dal lato sportivo... »

Va sempre a ruota libera, Cristiano Rattazzi, siamo in quattro giornalisti ad ascoltarlo. Oltre al sottoscritto c'è Pino Allievi della «Gazzetta dello sport», Marchegiani di «Stadio» e Pirazzini del «Resto del Carlino». A questo punto fa l'affermazione più ingiusta. Dice: «... La Ferrari non esisteva, l'ha creata Lauda, lo farà anche con la Brabham Alfa... ».

Poi conclude: «... Se ci fosse stato ancora Montezemolo... (sospiro) lui avrebbe appianato le cose, e Niki sarebbe ancora qui il prossimo anno. Credo che ora la Ferrari non sarà più competitiva come lo è ora con Niki. Non troveranno più a Maranello un pilota come Lauda... ».

— Vedrà la gara? — gli chiediamo.

«Non qui, la vedrò a Bologna prima di partire per Caracas, martedì. Avete la televisione a colori a Bologna oltre che a Telesprint?» mi chiede.

— Penso di sì — rispondo a tanto signorino...

ULTIMORA

Andretti e Cheever provano la Ferrari

MARANELLO, lunedì 12 settembre (ore 11,30) - MARIO ANDRETTI con la Rolls Royce color oro che gli è stata messa a disposizione per propaganda dal rappresentante italiano della Casa inglese per il G.P. d'Italia, è arrivato, come previsto, a Maranello per un incontro con l'ing. Ferrari. E' in ballo evidentemente l'ingaggio per il 1978.

Mentre Andretti entrava dall'ing. Ferrari, EDDIE CHEEVER scendeva in pista a Fiorano per un primo contatto con la Ferrari T2 F. 1, che guiderà alla Coppa Europa Dino Ferrari del 25 settembre a Imola.

Cheever si è operato la scorsa settimana di una ciste callosa alla mano destra. L'italo americano tra l'altro, per guidare la Ferrari a Imola deve risolvere un problema con la BMW per la cui Casa era già impegnato da tempo per correre lo stesso 25 settembre a Brands Hatch.

Successivamente anche Andretti è sceso in pista a Fiorano.

CHE BRUTTI INCIDENTI!

TAMBAY

150 metri a ruote in testa

MONZA - Due uscite di pista di Kessel nella giornata di venerdì con danni solo alla carrozzeria per una sbattuta a Lesmo e per essere finito nelle reti alla chicane con la sua giallo banca Apollon hanno iniziato il carosello delle uscite di strada. Nelle prove libere di sabato mattina invece due incidenti che hanno coinvolto Tambay e Lauda fortunatamente senza danni per i piloti. Tambay alla seconda curva di Lesmo ha perso la ruota posteriore sinistra, oppure si è rotta una sospensione

sbattere con la ruota posteriore sinistra contro il guardrail. La macchina rimbalzava in pista dopo aver strisciato e veniva portata sulla destra dallo stesso Lauda che rientrava a piedi ai box « assistito » da Noretto e dai meccanici prontamente accorsi a vedere.

I danni erano abbastanza gravi tanto che i bravi meccanici della Ferrari hanno dovuto « cannibalare » il muletto per poter ripresentare Niki in pista sulla sua macchina.

In una intervista rilasciata da Lauda in queste giornate stranamente compiacente e gentile con la stampa che notoriamente snobba e a cui risponde a monosillabi, ha detto che la colpa è tutta sua, ha sbagliato, ed ha aggiunto: « ... un attimo di distrazione può capitare a tutti... ».

Ammettere una cosa del genere per il computer deve essere stata dura. Ma come al solito, per nostre informazioni, Lauda deve aver detto una bugia.

Infatti la Goodyear preoccupata della Renault Turbo e delle gomme Michelin ha portato un treno di gomme speciali con la sigla per le anteriori 51-69 e posteriori 51-70, da usare soltanto in caso di un tempo da pole position della Renault Turbo.

Un treno di queste gomme è stato dato a tutti i team con la precisa disposizione di usarle solo se il gran capo della Goodyear Crombac fosse passa-

● Il sen. Ripamonti presidente dell'Automobil Club Milano ha detto « a Monza ho parlato con l'assessore del comune di Milano e con quello della provincia del problema della sopravvivenza di Monza. Mi hanno assicurato che sono favorevoli ad una sopravvivenza dell'autodromo ». A parole, dello stesso parere si è detto anche il sindaco di Milano.

Solo PISONI contrario

MONZA - Un vivace dibattito ha messo a confronto venerdì sera i maggiori protagonisti « politici » delle arcinote polemiche contro l'autodromo e coloro che invece ne sono aperti sostenitori. In pratica l'opposizione, ferma e sterile come sempre, è venuta solo dall'assessore all'Ecologia della Regione Lombardia, Pisoni, che non ha perso l'occasione per ribadire le sue tesi anti-Monza, pur avendo candidamente ammesso di non aver mai messo piede nell'Autodromo.

Dall'altra parte della barricata si sono mostrati il Conte LURANI, che ha ricordato i fasti passati della pista, e ACCETTI (Assessore Sport del Comune di Milano), BERTAZZINI (Assessore Sport Comune di Monza), CRISAFULLI (Assessore Sport della Regione Lombardia) che all'unisono hanno messo in risalto l'insostituibilità dell'impianto.

ANTOLINI (direttore A.C. Milano) ha sottolineato anche che dal '73 l'ente meneghino sollecita alla Regione la definizione di una zona ove, eventualmente, dovrebbe essere costruito un nuovo impianto. Le reiterate richieste sono sempre rimaste senza risposta. La... paura di IMOLA è tanta che l'assessore di MONZA, durante la corsa, ha detto: « Ma fanno davvero la gara di Imola del 25? Sarà meglio allora annunciare intanto che nel '79 faremo fare ancora il G.P... ».

ma non Watson e Tambay. Per l'irlandese la sua Brabham Alfa ha problemi di gomme che scaldano troppo, per Tambay sulla macchina di riserva di Clay ha il motore che non rende come il francese vorrebbe. Velocissimo Hunt sul finale, ma prima lungamente il migliore è Reutemann al vertice, poi prende il miglior tempo Scheckter, poi Andretti, cui non viene dato un tempo all'ultimo giro di 1'38"02 preso sia dalla Ferrari che dagli altri team. Lauda non ce la fa a stare nel ristretto spazio dei primi, ma deve badare al campionato dicono in Ferrari. Hunt con una serie di tornate fantastiche batte anche se stesso e ottiene il tempo di 1'38"08 alla media di 212,887 kmh, è la pole position, l'inglese ha il motore di Nicholson avendo abbandonato quello al magnesio perché poco affidabile.

Reutemann è alle sue spalle, fra Jody e Andretti in seconda fila ci sono otto centesimi di secondo, mentre in terza fila uno stupendo Patrese che ha saputo sfruttare ad arte alcune scie è a fianco di Lauda distaccato di 14 centesimi di secondo dall'ex campione del mondo e ex Ferrari. Un velocissimo Regazzoni è stato peggioro di Patrese di un millesimo di secondo!! ed è in quarta fila con Laffite che si lamenta di come con troppo traffico e macchine fuori o in testa e coda non abbia potuto fare meglio come era nelle sue possibilità.

Mass Brambilla, Stuck Peterson, Depailler Watson precedono in ottava fila il bravo Giacomelli che ha già molto impressionato al suo esordio. Nilsson è molto indietro nello schieramento per la sua Lotus che ha problemi di assetto.

Si qualifica Neve, mentre non ce la fa Fittipaldi che nell'ultima mezz'ora ha rotto uno scarico e per lui c'è un mesto ritorno a Losanna a meditare... Non si qualificano oltre a Emerson, Ribeiro, Leoni che è rimasto insabbiato per essere arrivato lungo alla chicane e non ha potuto girare nell'ora decisiva, Villota, Ashley, Pilette, Binder, Kessel e Francia che non ha girato.

cev.

● Stewart ha detto: « ho letto che Lauda avrebbe posto come condizione per restare alla Ferrari di mandare via Forghieri. Se lo avesse ottenuto, avrei chiesto anch'io una macchina al commendatore per tornare a correre. Avrei voluto solo che la dipingesse blu Scozia ».



Un bel controsterzo di Alan Jones alla prima delle due chicanes poste subito dopo il traguardo. Dopo il successo al G.P. d'Austria, Jones ha trovato lo spirito giusto e si è confermato combattente di razza su ogni pista

ne, non lo si è potuto appurare bene, fatto sta che dopo una serie di testa e coda la Ensign ha cozzato contro il guardrail, è rivotata in pista rovesciandosi a ruote all'aria, ha toccato il guardrail di destra e sempre rovesciata in una miriade di scintille che facevano temere un incendio è slittata sulla pista per 150 metri con « il terrore » (sono parole sue) che gli altri sopravvenienti lo investissero.

I compagni sono stati molto bravi e con violente frenate hanno evitato la macchina impazzita in mezzo alla pista. Fra gli altri Lauda che è rimasto per lunghi attimi impietrito al volante mentre altri colleghi sono subito scesi fra i quali Peterson per portare aiuto a Tambay, il quale si è slacciato prontamente le cinture ed è uscito con i suoi mezzi dalla macchina.

Il secondo brivido è per la Ferrari. Erano esattamente le 11,10 quando all'uscita della Parabolica Lauda perdeva il controllo della macchina e andava a

to e avesse dato lui l'autorizzazione.

Sembra invece che Lauda abbia voluto avere la chance subito e lo ha fatto perdendo poi aderenza all'uscita della chicane, in un posto in cui è difficilissimo uscire, un posto strano che si può spiegare solo con gomme speciali.

Lauda è stato visto confabulare subito dopo l'incidente con gli uomini della Goodyear, i quali gli devono aver detto che se dava la colpa alle gomme loro avrebbero svelato tutto. Ecco perché Lauda si è preso la colpa lui che ad ogni modo aveva ugualmente.

I maligni di radio box hanno anche detto che il tempo di Reutemann è stato fatto con queste gomme, ma questo non lo sappiamo esattamente oltre a tutto perché non eravamo presenti.

Un tecnico della Goodyear ci ha detto che la causa dell'uscita di Lauda è stato un eccesso di deriva ed è perciò uscito per il sovrasterzo.

g. c.

La Mc Laren da «volò»

● Poco prima del via Ecclestone si è avvicinato alla Ferrari di Lauda per guardare la sigla delle gomme ma è stato scacciato in malo modo dai meccanici.

● Brivido fra i fedelissimi quando è stato visto atterrare l'elicottero bianco azzurro dell'avv. Agnelli a metà corsa. Ma non vi era l'avvocato sull'elicottero, bensì il suo amico Niarchos.

● La macchina affidata a Giacomelli da Teddy Mayer era la numero 8, cioè praticamente il telaio che debuttò nel 1975 a Monza con Fittipaldi. Poi questa scocca fu incidentata da Mass a Long Beach nel 1976 e infine, dopo essere stata ricostruita (tanto è vero che sul telaio c'è la sigla 8/2) fu la macchina con cui Hunt volò nel primo giro del GP d'Inghilterra '76.

LE PROVE DI SILVERSTONE POCO SODDISFACENTI

Scalda troppo la BT.46

MONZA - La più attesa novità del GP d'Italia, cioè la Brabham BT 46, non si è vista. Pare che la macchina abbia accusato grossi problemi di raffreddamento, nei primi giri «caldi» a Balocco, e così non è stata neppure portata a Monza. La ragione ufficiale, dell'ing. Chiti, è peraltro plausibile: e cioè che, in prove affannose ed impegnative come quelle ufficiali dei gran premi attuali, è perfettamente inutile spezzettare le energie ed il tempo provando una vettura in più.

Giustissimo, resta però il fatto che la BT 46 avrebbe dovuto, nelle stesse dichiarazioni ufficiali del team Martini, «nascere adulta», ed anzi si ventilava per essa addirittura un debutto in Olanda, a quattro giorni dalla sua presentazione ufficiale. La realtà, invece, è diversa: ed è che anche la BT 46, nonostante la lunga gestazione, pagherà lo scotto del noviziato come tutte le altre automobili.

Tecnicamente parlando, quindi, non molto da dire. Dopo i primi assaggi, la maggior parte dei teams ha protetto le prese d'aria dei radiatori con griglie e reticelle, per impedire che i detriti (foglie soprattutto ma anche la sabbia delle varianti) finisse con l'ostruire i radiatori. Vediamo ora, vettura per vettura, quanto c'era da segnalare.

Ferrari: le 312 T2 erano le solite, con l'adattamento aerodinamico alla pista riferito ad un'ala posteriore più piccola, e provata con incidenze inferiori al solito, per piste veloci.

Brabham: stesso ragionamento per le BT45, che avevano l'alettone meno deportante, non il «tipo Montecarlo» cioè, e dei ritocchi nel musetto.

McLaren: assolutamente standard le M26; Giacomelli aveva la M23/8 che ebbe Villeneuve a Silverstone e che è poi la vettura campione del mondo ex-Hunt. Piuttosto, si parla già di una M26 «B» che dovrebbe esordire in Giappone, con qualche modifica di dettaglio soprattutto alle canalizzazioni dei liquidi di raf-

● Visto la proliferazione di biglietti FOCA falsi, Ecclestone ha fatto intervenire la finanza che nelle giornate di prova e di gara ha controllato tutti i biglietti.

● Sabato, durante le prove, Giacomelli ha ricevuto gli auguri del gran capo della Marlboro, Buzzi, perché compiva 25 anni.

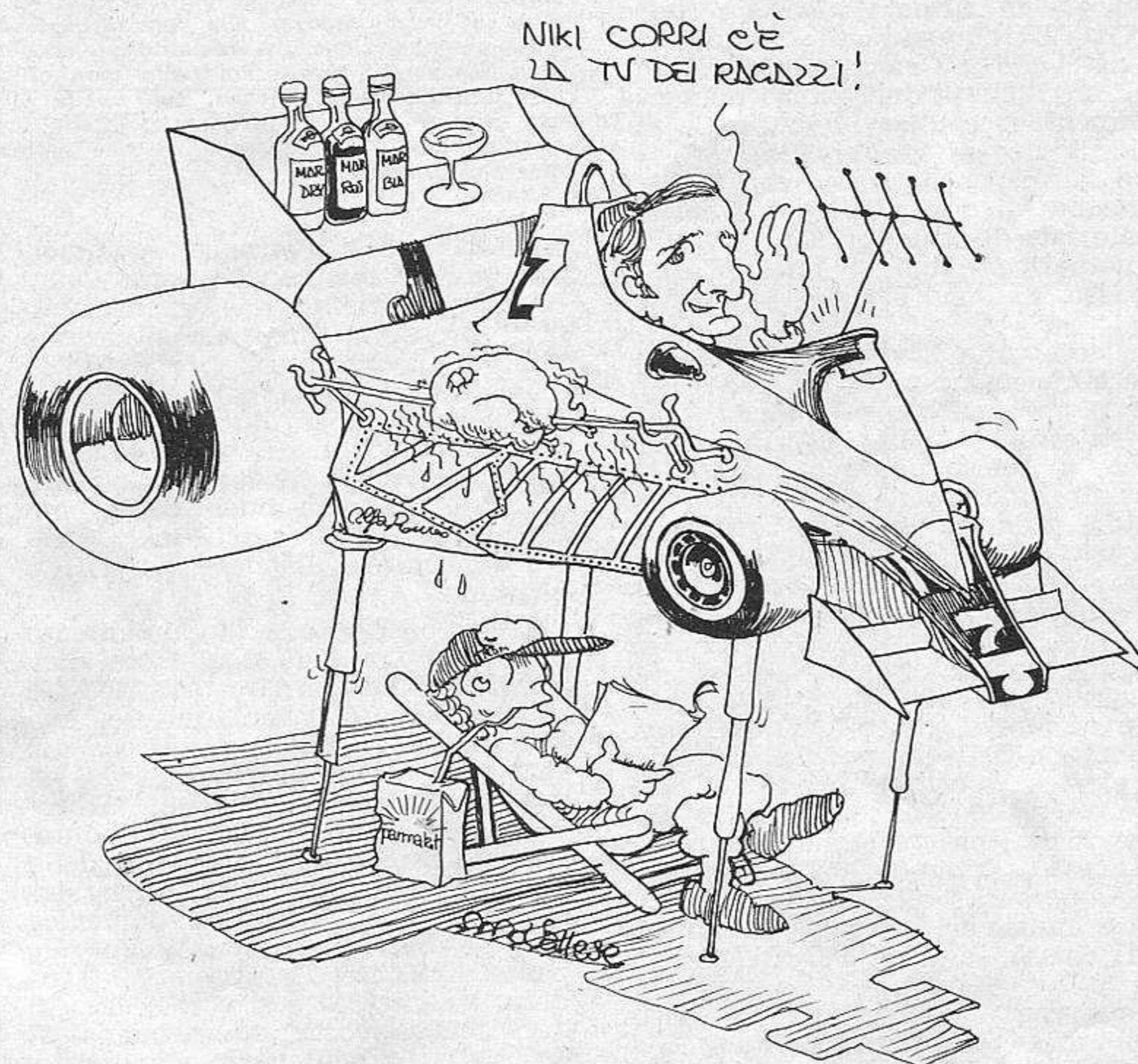
● **FITTIPALDI** dice che non si è potuto qualificare perché la rottura di un tubo di scarico della sua Copersucar gli ha impedito di poter migliorare il suo tempo, a dire il vero mediocre.

● La Ferrari aveva disposizione, a Monza, ben quattro box. A chi troppo, a chi niente (vedi Merzario).

● Ribeiro è uscito di pista durante le ultime prove ed è rimasto fermo con la macchina che non andava in moto, ecco la ragione, secondo il pilota brasiliano, della sua mancata qualificazione.

ANCHE ECCLESTONE ASSENTE ALLA «MAGRA»

Spariti i «boss» ALFA!



freddamento e di lubrificazione.

Renault: la nuova turbinetta «made in USA» pare vada bene — almeno in prova — e l'unica novità consisteva nella presa d'aria per l'alimentazione che, da Zandvoort, è stata spostata curiosamente sul lato destro della RS-01, immediatamente dietro al radiatore acqua dello stesso lato.

Shadow: ritocchi aerodinamici per le DN8, le cui carrozzerie sono di Dave Wass e non di Southgate, mentre Patrese aveva la macchina finalmente aggiornata con le nuove sospensioni anteriori. La Shadow ora i motori li fa revisionare da Alan Smith, a Derby, ma qualche DFV

al magnesio girava anche qui.

Tyrrell: nella P34 di Depailler è stato sperimentato in prova un ulteriore tipo di musetto, con un «labbro» più pronunciato e presa d'aria Naca per i freni del primo treno anteriore più grandi. Sulle Tyrrell c'erano anche dei nuovi radiatori acqua, più leggeri, nel tentativo di diminuire il peso in più che affligge le sei ruote.

Lotus: nessuna novità, se non che ormai le JPS MK3 adottano in via permanente le doppie pinze anche sui freni posteriori. Un esperimento in tal senso lo fece qualche tempo fa anche la McLaren, ma senza seguito.

Wolf: il team Wolf aveva con sé un'altra carenatura, dotata di prese d'aria di alimentazione intubate, tipo Ferrari, ma non è stata quasi utilizzata.

Surtees: nuovi alettoni posteriori per la TS 19, disegnati dal «Fly Studio» di Caliri & Marmiroli, che già hanno fatto alettoni per la Ensign di Regazzoni.

A proposito di questo studio di progettazione modenese, ricordiamo che esso ha studiato anche la carrozzeria per la Apollon di Loris Kessel, che è stata realizzata a Reggio Emilia presso un esperto in vetroresine. Quanto al telaio, esso è un vecchio telaio Williams che dovrebbe risalire almeno al 1975.

Marco Magri

● Il bel tempo delle prove di Patrese è stato ottenuto grazie ad un motore «bomba» procuratogli dal suo mecenate Zanon. Quando lo ha saputo, Peterson si è un po' meravigliato che proprio quel motore «bomba» fosse stato dato a Patrese e non a lui...

MONZA - Per l'Alfa Romeo e i suoi dirigenti la pista di Monza è servita per sfuggire o per non venirci. Non si sono visti infatti «tradizionali» dirigenti che abitualmente si fanno vedere in occasione del Trofeo Alfesud, non si è visto il dottor Cortesi, presidente delle due Alfa (e in procinto di andarsene). In compenso si è visto, poco prima della partenza della F.1, l'amministratore delegato dottor Moro che non ha voluto parlare della opaca prestazione delle vetture a «mezzo servizio» con mr. Ecclestone, rimandando eventuali dichiarazioni al dopo corsa.

L'ingegner Chiti, parlando della figura non proprio brillante nelle prove, diceva vagamente di gomme che andavano troppo in temperatura, mentre i due piloti accusavano il team, Alfa compresa, di non lavorare seriamente allo sviluppo della macchina.

Il «bi-demoralizzato» Watson (prima da Andretti a Digione poi da Lauda, pagato 10 volte più di lui) ha litigato sabato furiosamente con Murray e Ecclestone il sabato sera. Forse il «padrino» ha voluto salvare la faccia con gli sponsor. Watson accusava Gordon Murray di provare sempre soluzioni nuove per la BT 46, ma la BT 46 non è che sia stata superlativa dopo le prove di Donington e Silverstone, anzi...

Stuck era anche lui scontento perché la macchina che gli danno ha sempre dei problemi al cambio, al differenziale e per buon ultimo la rottura del motore causata (sembra) da una terza corta, ma molto più probabilmente da una guarnizione della testa bruciata.

Il clima era arroventato e i fraterni abbracci fra Ecclestone e Chiti, fra Chiti e i meccanici sono ormai spariti. La Brabham e l'Alfa sono riuscite a distruggere quel po' di buono che era stato fatto dopo Digione.

Il giorno della corsa poi si sono fatti tutti di «cera». Poco dopo la partenza, con Watson già «out» e salendo prima sul cordolo di destra poi su quello di sinistra rompendo l'attacco del motore, Ecclestone che aveva fatto il classico «diavolo a quattro» per avere un elicottero, è partito per Londra con l'aereo del pomeriggio.

La versione era che in questi giorni aveva avuto un malessere (al portafoglio?) e che la mattina seguente doveva essere a Londra per un controllo. Di Stuck ormai fuori dal giro e in pista a far punti per la sua associazione e per il proprio conto in banca non si è minimamente preoccupato.

Il dottor Moro, amministratore e presidente dell'Autodelta, anche lui a metà corsa se ne è andato «per non rimanere bloccato dal traffico...». Si parla intanto che potrebbe essere l'uomo che succederà a Cortesi, comunque, vedendo che la corsa andava male se ne è andato e ha rimandato a tempi migliori le sue sortite pubblicitarie. Non senza aver avuto un duro scontro con lo sponsor Martini e lo stesso Ecclestone per avere «migliori scritte sulla F.1 Brabham. «Si comprino lo spazio», gli hanno risposto.

Un fazzoletto in testa per ripararsi dal sole, l'ingegner Chiti è sceso dal suo trespolo appena con una fumata la rossa Brabham Alfa di Stuck, è passata davanti al box. Ha capito che il motore era rotto. Acqua o non acqua che fosse... ha creduto bene di tagliare la corda lasciando al buon Corbari l'onore e l'onore di spiegare ai giornalisti che cosa fosse successo.

Quello che più ha colpito è stato in ogni caso l'improvvisa partenza di «little Bernie». Una malattia strana da meditare con buoni avvocati. Nella valigetta ventiquattr'ore Ecclestone aveva l'ultima proposta fattagli dal conte Gregorio Rosi di Montelera per la Martini, la grande voglia (ma i soldi?) della «Parmalat», nuove richieste di scritte più grandi sulla macchina da parte dell'Alfa e i nuovi prezzi aggiornati dell'Autodelta per la revisione dei motori boxer. Autodelta che evidentemente vuol rientrare dei soldi che dovrà pur sborsare perché il «favoloso» Lauda guidi una Brabham Alfa... Granalat o Martini che sia.

A fine corsa, trovare un dirigente Brabham Alfa era impossibile. Dall'osteria un meccanico Brabham ci ha detto: «... Bernie ha sbagliato. Questa volta non tirerà fuori il classico ragno da un buco da "Granalat" o da Martini, ma spera molto nell'Alfa che sopperisca essa con i soldi alle sue differenze fra richiesta e offerta... ma Lauda è un duro, sa che all'Alfa sbavano per lui, Ecclestone se ne frega, lui è un uomo d'affari, pensa ai soldi... quindi il problema "money" lo deve risolvere l'Alfa...».

FITTIPALDI ora... corre da solo

● Martedì e mercoledì mentre AUTOSPRINT è in edicola EMERSON FITTIPALDI proverà la sua Copersucar sempre a Monza in vista del G.P. del Canada. Dopo non essere riuscito a qualificarsi, cercherà... di battere i tempi degli altri...

● Il pasto di LAUDA fra una sessione di prove ed un'altra consiste in una pera, cioccolato con le mandorle e acqua minerale... in attesa di latte...

● Ad evidenziare ancora di più il distacco con la Ferrari LAUDA non è andato nel solito albergo di Arcore al S. Eustorgio da sempre tradizionale albergo del cavallino, ma a Villa d'Este accompagnato e ripreso dal compiacente elicottero bleu (500 milioni) di Wolf.

● «...correrei con tutti in qualsiasi squadra, ma non con Regazzoni...», ha detto LAUDA, indovinate un po' a chi? Ma alla televisione svizzera! Forse hanno ragione certe ditte a non volerlo pagare perché non è gran uomo di pubbliche relazioni...

● Irriconoscibile MASS: si sta facendo crescere la barba! Ha detto: «WATSON se l'è tagliata dopo aver vinto in Austria, io me la faccio crescere poi me la taglierò dopo il mio primo G.P. vinto».

● La colpa della brutta figura nelle prove delle due BRABHAM ALFA è stata attribuita alle gomme che si scaldavano troppo, esattamente 350° (Fahrenheit) contro i normali 215°.

● Intervistato dalla tv svizzera, Ecclestone è stato molto gentile, ma appena il radio-cronista Nosedà ha chiuso il registratore gli ha gridato in faccia: «No, Regazzoni non lo voglio. Nein nein...». Prima, registrando, aveva avuto parole di elogio per il ticinese alla domanda se lo avrebbe preso nella sua squadra.



Un super TLS SU MONZA



ALASSIO - E' Guido Mandracci (premiato con un assegno di 700 mila lire) il... primo campione mondiale su rulli schiacciasassi. L'inedita competizione patrocinata dalla Marlboro si è svolta in quel di Alassio alla presenza di cinquemila persone che con vera ed innegabile pazienza sotto un sole cocente hanno saputo attendere Hunt, Mass e Lafitte che, per ragioni dipendenti dai loro innumerevoli impegni e per noie meccaniche al loro aereo, si sono presentati ad Alassio con quasi quattro ore di ritardo. Ad intrattenere il pubblico però ha pensato e vi è riuscito benissimo «mister Regazzoni» che oltre ad aver risposto alle innumerevoli domande postegli da Guido Rancati, speaker della manifestazione, ha resistito all'assalto dei cacciatori di autografi ed ha effettuato varie tornate di prova. Poi nella gara ci ha pensato HUNT a fare show nella gara ad inseguimento fra 4 chicane, con uscite di pista causate a detta di lui dalla mescola non proprio tenera delle gomme, inoltre invertiva il senso di marcia cercando il corpo a corpo con il suo manager. Hanno partecipato anche Masetti e Carello. Assente (ingiustificato) Merzario.

Questa volta non ci sono dubbi: quella di venerdì scorso è stata certamente l'edizione di TELESPRINT più di tutte ricca di argomenti e di avvenimenti di primo piano, tanto che al nostro direttore è venuto ad un certo momento perfino un dubbio. «Con questo ritmo esauriremo tutto qui e non so che cosa metteremo nell'AUTOSPRINT di lunedì», ha detto e la «battuta» aveva un fondo di verità visto che il Gran Premio d'Italia è stato talmente «raccontato» da TELESPRINT che a quel punto mancava soltanto il nome del vincitore. E i complimenti ricevuti a Monza dalla nostra équipe televisiva, sono stati il miglior indice di gradimento.

Si è iniziato su toni tra l'happening e la suspense perché dopo la sequenza dei tempi in prova si è corso il rischio di dovere andare avanti in forma improvvisata per mancanza di... materiale di attualità. Tutti i filmati con le interviste erano stati girati nel pomeriggio fino al termine delle prove e sul filo dei secondi le preziose «cassette» sono arrivate addirittura a trasmissione già iniziata.

Come spesso è accaduto però, anche questa volta il «fondo» della trasmissione è stato dedicato ad una denuncia e l'accusa non poteva che essere rivolta all'Associazione Costruttori di F. I. che con i suoi sistemi «mafiosi» ha tagliato ancora i privati iscritti al GP d'Italia. In primo piano il caso-Merzario escluso dai box ed è stato lo stesso pilota ora anche costruttore a denunciare con toni chiarissimi l'incredibile comportamento che (complici anche gli stessi organizzatori milanesi) è stato tenuto nei confronti della sua squadra.

Altra nota attualissima, la presentazione della nuova F. 1 costruita da Merzario che sarà collaudata entro la fine della stagione ed è stata battezzata A1/01.

Le notizie delle prove sono poi proseguite con interviste a Stuck, Ribeiro ed Andretti ma naturalmente la chiacchierata sul Gran Premio monzese non è stata che la scusa per cercare di fare il punto sull'attissimo mercato piloti che proprio con la gara italiana ha sempre vissuto il suo momento più intenso «Dove va Lauda» ci si è chiesto cercando di sbrogliare quello che è ormai diventato un vero «giallo». Ancora si sono sentiti Hunt che ha definito Enzo Ferrari «terrifico» (ma con il suo linguaggio moderno voleva dire «mostruosamente bravo»), Peterson e Fittipaldi che ha assicurato di voler continuare con la Copersucar oltre a Wolf che ha precisato di non essere in grado di fare nulla nel caso il suo pilota Scheckter volesse rompere il contratto. E chissà se Enzo Ferrari in quel momento sarà stato davanti al video.

Il problema dei piloti italiani è stato invece affrontato con interviste a due grossi sponsor: Buzzi per la Marlboro («Guardiamo molto a Giacomelli...», ha detto) ed al dottor Carnevali della FINA ma naturalmente non poteva mancare John Surtees, costruttore straniero che fa invece parecchio per i drivers di casa nostra. Ed infatti si è visto anche un pimpantissimo Leoni alla sua prima esperienza in F. 1.

Bruno Giacomelli e Riccardo Patrese hanno poi chiuso il servizio che non a caso è stato battezzato lì per lì la «rubrica degli emigranti».

Ma non è stato tutto Gran Premio d'Italia anche se l'avvenimento ha chiaramente fatto la parte del padrone polarizzando l'attenzione: il filmato sulla gara di Imola della settimana precedente con un divertente revival della gara per veteran decisamente «commovente» ed un servizio sulla Autodelta e sulle novità Alfa Romeo, non crediamo siano stati più bassi come indice di gradimento. Tant'è che qualcuno (importante), dopo aver visto le due ore buone di trasmissione, l'ha definito un SUPER-SPRINT questo n. 15.

MONZA - Alla Parmalat scommettono mille sterline che saranno loro a sponsorizzare la Brabham Alfa il prossimo anno. La situazione piloti è ancora fluida. Lauda ha firmato un qualcosa con Ecclestone con il quale il padrino può utilizzarlo nella sua squadra oppure fargli da manager e «venderlo» ad altra squadra. Ad ogni buon conto trovati i soldi, grosso scoglio di questo «mariage», Lauda è della Brabham-Alfa.

Ecclestone aveva appuntamento sabato sera alle 19,30 all'Hotel Hilton di Milano con Gregorio Rossi e Haissa della Martini francese, che ha in mano il budget della casa del vermouth. Uno sciopero aereo ha fatto ritardare l'arrivo di Gregorio Rossi e del suo seguito, quindi l'incontro fra il manager della Martini e presidente del Martini International è avvenuto domenica mattina dietro la casetta Martini nel parco di Monza. Ecclestone ha guardato il contratto e si è riservato di dare una risposta in settimana. Il contratto Martini come già scritto, è chiaro, visto i risultati di quest'anno; niente soldi in più, la stessa cifra per un anno; 750 milioni, più un premio ogni primo o secondo posto conquistato.

Ecclestone era arrabbiato; non ha assistito alla gara, se ne è andato subito facendo il diavolo a quattro per avere un elicottero e partire per Londra. Ha accusato un malesere.

Così si è scoperta una bugia «Granalat» i cui portavoce andavano dicendo agli amici fidati che dopo il GP avrebbero firmato con Bernardo.

vano dicendo agli amici fidati che dopo il GP avrebbero firmato con Bernardo.

Ecclestone è arrabbiato con la Parmalat perché ha avuto l'impressione che a chiacchiere di soldi se ne trattino molti ma che all'atto pratico non si vedono bene. La conferenza «per intimi» di lunedì a Milano al Palace Hotel, è stata illuminante per Bernie, che si è chiesto: che bisogno c'era di far sapere che vi erano 1200 milioni a disposizione per una sponsorizzazione, quando sponsor da anni in F. 1 si sono sempre rifiutati (giustamente) di far sapere quanto spendono?

Le azioni parmensi potrebbero risalire nel caso che Ecclestone da Londra valuti non essere sufficiente la proposta Martini. D'altra parte sembra che il gran capo «granalat» vanti una esclusiva sulla tuta di Lauda, che deve essere tutta bianca e con solo la pubblicità del suo prodotto. Questo vuol dire per Ecclestone che non può coprire la differenza con altre «pecette».

La situazione è indubbiamente ingarbugliata. Perciò si dice che Ecclestone potrebbe scambiare Lauda con Wolf, prendere Scheckter pupillo di Forghieri e passarlo alla Ferrari.

Ma Wolf è restio e ha drasticamente affermato che, se va via Scheckter (visto che Forghieri — dice — è stato scorretto contattando il suo pupillo prima delle normali scadenze contrattuali) citerà in giudizio sia il pilota che il team che lo prende. Ha avuto parole dure

Teme l'«esclusiva» ANDRETTI con FERRARI

MILANO - Botta e risposta con Mario Andretti mercoledì alla Terrazza Martini. Il dialogo scivolava ben presto sull'argomento d'obbligo: Ferrari o non Ferrari?

«In questo momento non sono ancora legato alla Lotus per il '78 — ha esordito l'italo-americano. — C'è solo un "mezzo" accordo con Chapman anche se credo che sia "remota" la possibilità che io cambi squadra.

«Mi interesserebbe molto poter correre per Ferrari ma se a Maranello pretendono l'esclusiva, non potrei accettare in quanto non voglio perdere il contatto con le gare USAC, alle quali tornerò a dedicarmi a tempo pieno non appena smetterò con la F. 1».

— Ma hai in programma dei colloqui con Ferrari?

«Molto probabilmente ne parleremo».

— Quando si saprà qualcosa di preciso?

«Penso all'inizio della settimana prossima, o al massimo verso la metà».

— Quindi non lascerai l'Italia dopo Monza.

«Ho un nonno a Firenze...».

— Chi ha secondo te le maggiori possibilità di andare alla Ferrari?

«Non so, non conosco gli impegni che hanno gli altri piloti...».

..... un bel dì vedremo
levarsi un fil di fumo.....



CHE FA POLTRONIERI,
CANTA LA BUTTERFLY?

NO, STA SOLO
ASPETTANDO CHE
LA LOTUS DI ANDRETTI
VADA ARROSTO!!!



ANCORA IN ALTO MARE
IL RINNOVO MARTINI

Scommessa «GRANALAT» Minacce WOLF a FORGHIERI

contro Forghieri dicendo che nel suo team lo potrebbe utilizzare per portargli le valigie!

Chi andrà alla Ferrari dunque? Se non Jody, il più probabile è ANDRETTI che mentre AUTOSPRINT va in edicola, andando a Firenze a trovare un parente, passerà da Maranello. Per Andretti pare che il problema sarebbe economico. Accettando farà coppia con Reutemann confermato nonostante la gara monzese, nella quale è partito male e si è giocato la corsa subito e poi si è addormentato davanti a Lauda. Un pilota tornato in auge in Ferrari potrebbe essere Tambay, o Peterson che è stato offerto dal suo solito sponsor in seconda battuta alla Ensign di Regazzoni con 400 milioni e sette motori. Ma pare non se ne farà nulla.

Alla MCLAREN le coppie sono fatte con HUNT che dice si ritirerà a fine '78 e perciò viene affiancato a Tambay, alla TYRRELL DEPAILLER ha firmato in settimana e come seconda guida potrebbe andarci MASS che va via dalla McLaren ma sembra tramontata la possibilità ATS in quanto la casa tedesca non pare intenzionata a continuare la sua attività, a meno che non intervenga un grosso sponsor oggi lontano e non in vista. Rimarrebbe così a piedi anche STUCK.

Se ANDRETTI andrà alla FERRARI e NILSSON alla SHADOW, a Chapman manca una prima guida mentre sembra che al posto di Nilsson possa andare KEEGAN.

Brabham, come detto, con LAUDA-WATSON sponsor Martini o Parmalat non si sa. Wolf se resta Scheckter: ci potrebbe essere una macchina per Villeneuve o Binder.

All'ENSIGN è stato confermato Regazzoni con un grosso sponsor che vuole anche Giacomelli, sappiamo chi è ma per non rovinare le uova nel paniere a Giacomelli non lo sveliamo in quanto la sua opzione con la March scade il 15 dicembre.

Alla RENAULT Jabouille rimarrebbe come collaudatore e le due macchine il prossimo anno visto che correranno anche alla luce dei risultati potrebbero essere affidate ad Arnoux e a Jarier. Arnoux era a Monza e alla Renault potrebbe passare Doucarouge nel caso che la Ligier smetta e Laffite prenda il posto di uno dei due francesi.

Se la MATRA dovesse arrivare a finire la LIGIER a guidarla sarebbe chiamato Jarier, mentre anche Jones potrebbe passare alla Ensign di Teddy Yip, alla Shadow andrebbero bene Nilsson e Patrese. Ultima la Copersucar: O Emerson continua con la squadra brasiliana oppure potrebbe smettere la sua carriera, mentre in tanti lo giurano alla Ferrari.

Giancarlo Cevenini

LA SQUADRA NEL '77	COME SARA' NEL '78		%	SPONSOR
	SICURI	TRATTATI		
 LAUDA REUTEMANN	Reutemann CHEEVER	SCHECKTER ANDRETTI VILLENEUVE	55 40 5	FIAT-AGIP Michelin
 WATSON STUCK	WATSON	LAUDA	90	MARTINI ? PARMALAT ? Alfa Romeo-FINA
 ANDRETTI NILSSON		ANDRETTI KEEGAN PETERSON	60 30 10	JPS Valvoline
 HUNT MASS	HUNT	TAMBAY	60	Marlboro Texaco Castrol
 DEPAILLER PETERSON	DEPAILLER	MASS STUCK JONES	50 10 20	First N. Bank Elf
 JODY SCHECKTER		SCHECKTER PETERSON LAUDA	45 50 5	Castrol
 JONES PATRESE		NILSSON PATRESE	70 30	Tabatip
 BRAMBILLA		BRAMBILLA LEONI	50 40	Parmalat ?
 FITTIPALDI	E. Fittipaldi			Copersucar
 REGAZZONI TAMBAY	REGAZZONI	Giacomelli	35	Marlboro ? Castrol
 RIBEIRO I. SCHECKTER		BRAMBILLA Giacomelli	40 60	Beta ?
 JABOUILLE	JABOUILLE	JARIER	30	Elf
 LAFFITE	LAFFITE	JARIER	30	Ligier
 JARIER		STUCK MASS	20 20	?
 KEEGAN REBAQUE ASHLEY		ASHLEY JONES	30 10	

MONZA - La conferenza stampa del presidente della CSI è ormai diventata fatto tradizionale della vigilia del Gran Premio d'Italia, ed ogni anno abbiamo qualcosa di molto interessante da imparare. O almeno da ascoltare.

Stavolta il resoconto fattoci dal presidente Ugeux, sui lavori della CSI effettuati qualche giorno prima a Roma, è stato relativamente lungo, ma con accentuata dilungazione sui problemi della Formula Uno che sono diventati di urgente soluzione. Sono stati toccati anche altri argomenti, ma ovviamente — anche perché si era in clima di Gran Premio — ed anche perché proprio in questo GP si sono ripetuti fatti criticabili, quel che più ha interessato la gente era il pensiero e le decisioni della CSI appunto sulla F. 1.

Cominciamo tuttavia dal « resto ».

Innanzi tutto è stato definitivamente annunciato che ci si avvia alla vera riforma della Commissione sportiva internazionale, nel senso che alla unanimità il Bureau CSI ha deciso di reclamare alla FIA la completa autonomia amministrativa e finanziaria, pur se inquadrata nel sistema unitario FIA. Vale a dire che — almeno per il momento — non si parla di secessione completa, ma che la CSI pretenderà (ed otterrà) che le attività dello sport automobilistico mondiale siano gestite da lei in maniera autonoma, senza dover avere nessuna limitazione. Cosa che apparentemente avveniva già, ma che in realtà era ostacolata dal fatto che amministrativamente la CSI dipendeva dalla FIA (per esempio nella scelta dei funzionari) e che quindi esiste un condizionamento inevitabile.

Esempi della situazione ve ne sono stati parecchi nel passato, e l'ultimo è stato dato dal tempo impiegato dalla CSI a licenziare l'allora segretario Le Guezec, tempo lunghissimo perché la FIA era il « datore di lavoro » e la FIA ha rallentato moltissimo la soluzione del rapporto di lavoro.

Per realizzare la autonomia finanziaria ed amministrativa della CSI il Bureau CSI si incontrerà tra poco col Bureau FIA, ed insieme metteranno a punto un documento la cui discussione sarà inserita nell'ordine del giorno della riunione che avverrà verso la fine del mese. In modo che nella assemblea plenaria di ottobre la decisione possa trovare la sanzione ufficiale.

VEETURE DI PRODUZIONE - La disparità nei regolamenti nazionali per le « vetture di produzione », una categoria nata spontaneamente in Francia, Gran Bretagna, Germania e Belgio, aveva portato questa interessante attività ad essere svolta in circoli chiusi. Dopo che gli organizzatori della 24 Ore di Francorchamps avevano istituito il loro « gruppo » speciale, che era quello delle macchine di grande serie ma con talune modifiche permesse, si è scoperto che questa era la strada buona per riportare in auge (come è avvenuto) la categoria Turismo di serie, interessando anche le grandi case. Col tempo ci si è accorti che la unificazione del regolamento avrebbe potuto portare a scambi internazionali molto accessi e vivaci, e così la CSI ha fatto da catalizzatore, arrivando adesso alla unificazione dei regolamenti, ottenuta attraverso una discussione svoltasi a Parigi nella sede della FFSA.

Dopo che la unificazione è stata concordata si è giunti alla creazione di un Trofeo europeo per le macchine di produzione, che avrà dodici prove (propabilmente due per ogni Paese).

GARE DI DURATA - E' stata decisa la creazione di un Trofeo mondiale delle gare di durata, a partire dal 1978. Questo Trofeo, però, è destinato ai piloti e non alle marche, e non vediamo quale interesse spasmodico possa suscitare. In fondo si tratta della ripetizione ufficializzata dalla CSI del Challenge che già esisteva tra Le Mans e Daytona, anche se la definizione sarà nuova (la avremo tra qualche settimana). Un modo come un altro per dare un riconoscimento ufficiale a Le Mans e Daytona, che per avere un quadro decente di partecipanti non hanno esitato a mettersi al di fuori dei campionati ufficiali CSI.

VEETURE ANTICHE - E' stata decisa la istituzione di una Coppa d'Europa per le vetture d'epoca, alla quale saranno ammesse le macchine costruite dal 1931 al 1960.

CAMPIONATO EUROPEO VETTURE SPORT - L'ormai declassato campionato per le macchine del gruppo 6 (sport) è stato ristrutturato in campionato europeo e non mondiale, ed avrà soltanto due classi, fino a 2 litri ed oltre 2 litri. Vi potranno quindi partecipare macchine di cilindrata illimitata, il che non fa certo piacere a chi dispone di materiale da tre litri, come l'Alfa Romeo.

CAMPIONATO EUROPEO GRAN TURISMO - Visto il fallimento della edizione 1977 è stato deciso di annullarlo. Per contro per le macchine del gruppo 4 è stato deciso di istituire una Coppa internazionale, da attribuire in base ai risultati ottenuti nelle gare del campionato mondiale gruppo 5.

E veniamo adesso al piatto forte. **LA FORMULA UNO.**

La proposta di istituire un campionato europeo F. 1, riservato agli esordienti è stata giustamente respinta. Nel 1978 non ci sarà, quindi. E speriamo non ci sia nemmeno in avvenire, anche se la precisazione della data lascia supporre che per l'avvenire la cosa possa essere riesaminata.

Credo che alla CSI abbiano letto attentamente quello che abbiamo scritto a proposito di questa idea, visto che sono stati ripresi i nostri argomenti, almeno in parte. Infatti era evidente che questa iniziativa era stata proposta da chi aveva interesse a trarre vantaggio finanziario dalla istituzione di un vero e proprio mercato dell'usato, disfandosi delle macchine smesse con ricavi notevoli. Senza poi parlare degli aspetti tecnici che erano persino grotteschi. L'idea di dotare queste macchine per i « poveri » di motori Cosworth limitati in potenza era ridicola, e giovevole solo a chi aveva vecchi motori da far fuori.

Resta aperto il problema della qualificazione dei piloti.

Non è stata ancora stabilita una lista di notorietà per la F. 1, come esiste per altre specialità, ma la si deve fare, dice la CSI.

Io direi che la soluzione non deve essere ricercata in maniera tanto complicata (è mai possibile che le

STUPEFACENTI E CONTRADDITTORIE DECISIONI DEL MASSIMO ORGANO SPORTIVO MONDIALE

BALESTRE accusa Bernie ma la CSI gli si arrende

cose semplici siano sempre fuori dalla porta della CSI?). Quel che è necessario è arrivare ad una graduazione dei valori effettivi, attraverso i risultati ottenuti da ognuno. Esiste in ogni attività sportiva (e non) e non vediamo perché non debba esistere per la F. 1.

La CSI pare si stia orientando, finalmente, in questo senso, visto che afferma che « non vogliamo penalizzare le F. 2 e F. 3, e occorre che vi sia una piramide al vertice della quale è la F. 1 ».

Una volta risolto il problema della qualificazione dei piloti, cioè stabiliti parametri e norme che concedano la licenza F. 1 solo a chi abbia dimostrato di meritarsela, vedrete che non si avranno più i problemi di qualificazione, di prove selettive e le altre baggianate che stanno avvelenando il mondo F. 1 di questi tempi.

IL NUMERO DI ISCRITTI - E' infatti l'argomento di attualità e la CSI si è così espressa: « è stato deciso a partire dal 1978 e senza possibilità di ripensamenti che venga annullato il paragrafo 2 dell'Art. 74 del codice sportivo internazionale ». Quello che imponeva di accettare tutte le iscrizioni.

Sempre diciassette i G.P. F.1 '78

ROMA - Conclusisi a Roma i lavori della CSI, protrattisi per tre giorni nella settimana ante-Monza. Le principali decisioni riguardano, come è noto, la F. 1. E' stata approvata parte del calendario 1978.

15 gennaio	Buenos Aires	G.P. di Argentina
29 gennaio	Rio oppure Interlagos	G.P. del Brasile
5 marzo	Kyalami	G.P. del Sud Africa
2 aprile	Long Beach	G.P. USA West
16 aprile	Fuji	G.P. del Giappone
7 maggio	Montecarlo	G.P. Monaco
21 maggio	(Nivelles)	G.P. Belgio
4 giugno	Jarama	G.P. Spagna
18 giugno	Anderstorp	G.P. Svezia
2 luglio	P. Ricard	G.P. Francia
16 luglio	Brands Hatch	G.P. Inghilterra
30 luglio	Hockenheim	G.P. Germania
13 agosto	Zeltweg	G.P. Austria
10 settembre	Monza	G.P. d'Italia

Incerte al momento le date di **MOSPORT** per il GP di Canada e **WATKINS GLEN** per il GP USA Est, che dovrebbero essere effettuati a distanza di due settimane, nonché quella del G.P. d'Olanda.

● E' stata concessa la licenza di organizzazione per i Grandi Premi, valevole per tre anni, ai seguenti circuiti: P. Ricard, Monza, Zandvoort, Silverstone, Brands Hatch e Monaco. Quest'ultimo a condizione che si ripristinino le stesse misure di sicurezza messe in atto nel 1977. (Avete capito? Considerano Monaco alla stessa stregua dei circuiti permanenti! Con una licenza permanente, data ad un circuito dove si corre una sola volta all'anno, non dovrebbero esserci problemi per farla ottenere anche ad Imola!).

In previsione, anche se condizionati dalla effettuazione di alcuni lavori, sono **Zolder** e **Zeltweg**.

● Rinviata alla riunione di Parigi (dicembre) l'esame della istituzione del **TROFEO D'EUROPA** di F. 1, osteggiato dal gruppo di lavoro della F. 1 (e soprattutto da Ecclestone, presente a Roma). La motivazione ufficiale è perché la CSAI non era pronta con una sua proposta, non avendo avuto il tempo di esaminare la questione, in realtà pare che il « padrino » e la FOCA, paventino l'intenzione che avrebbe Ferrari di utilizzare vetture identiche a quelle usate nella serie A e quindi altamente competitive. Di sicuro la F. 1 di serie B non sarà varata per il 1978.

● Rinviata pure la decisione in merito alla **modifica al sistema di punteggio** della F. 1, per evitare che il titolo di Campione del Mondo vada ad un pilota che gioca il suo campionato sui piazzamenti. Due sono le tendenze principali: 1) valorizzare di più i primi posti dando molto vantaggio al primo; 2) fare un unico girone e non due come gli attuali, aumentando gli scarti da fare a fine campionato.

Questa decisione è sbalorditiva. Viene codificato, in questo modo, il vero e proprio razzismo in atto, istitutrice la FOCA. Gli organizzatori possono accettare le iscrizioni di chi vogliono e basta, in altre parole. Il che dal punto di vista sportivo è semplicemente mostruoso.

Ripetiamo le nostre opinioni: finché le regole per le licenze sono quelle che sono tutti, ripeto tutti, coloro che hanno una licenza in regola hanno il diritto di poter correre. Almeno di poter tentare di qualificarsi.

STIAMO SEMPRE PARLANDO DEL CAMPIONATO MONDIALE DEI PILOTI, ma pare che questo particolare sia dimenticato persino dalla CSI. Questa decisione ci ha profondamente delusi, ed anche irritati. Da parte di una CSI che pretende di essere innovatrice e di ritrovare autorità, è perlomeno sorprendente.

Con la applicazione della nuova regola, cioè con la cancellazione del paragrafo che imponeva la accettazione di tutte le iscrizioni, è aperta la strada ad oggi arbitrio. Con tanti saluti allo sport, alla possibilità di espressione delle proprie qualità in libertà.

La decisione della CSI continua, nella esposizione che ci è stata fatta dal presidente Ugeux e poi ribadita da altri (e quindi non vi sono equivoci) affermando che « il numero dei concorrenti ammessi alla partenza è quello fissato dalla tabella ufficiale e varia per ogni circuito. Il numero degli ammessi alle prove sarà quello dei partenti aumentato di quattro ».

Almeno quattro piloti ammessi alle prove saranno scelti dagli organizzatori con criteri che sono lasciati a loro scelta. Lo schieramento di partenza sarà stabilito in funzione dei tempi ottenuti nelle prove. Nessun organizzatore potrà accettare iscrizioni in blocco in numero superiore al numero di ammessi alla partenza ».

Con questo la CSI crede davvero di aver rimediato alla situazione attuale?

Non si sono accorti che hanno codificato esattamente quello che la FOCA ha tentato di instaurare come regola per le gare di campionato mondiale, e che ha sollevato recentemente le nostre critiche, poi condivise da molte parti.

Stabilendo che gli organizzatori non possono accettare iscrizioni in blocco (leggi iscrizioni del gruppo FOCA) superiori al numero degli ammessi alla partenza, ha praticamente sancito il diritto della FOCA di iscrivere tante macchine quanti sono i posti alla partenza. E quindi di lasciare soltanto quattro posti per piloti che non siano del « giro » FOCA. Insomma volendo tentare di arginare la invadenza della FOCA ha fatto esattamente il contrario, dando valore di legge proprio al tentativo FOCA di prevaricare lo sport.

Noi siamo letteralmente sbalorditi, stupefatti, ed anche molto irritati. Da una CSI che a parole dice di voler arginare le volontà dei gruppuscoli questo non ce lo saremmo aspettato.

C'è di più. Alle obiezioni che abbiamo presentate finite le dichiarazioni ufficiali, ci è stato risposto che gli organizzatori non hanno limiti, nella accettazione degli iscritti, perché la dizione della decisione dice almeno quattro. Quindi che le nostre critiche erano fuori posto. Però non hanno saputo spiegarci come si sarebbe fatto per far tentare la qualificazione al sovrannumero, visto che alle prove possono partecipare al massimo quattro macchine in più del numero degli ammessi alla partenza.

Cioè una spierazione ci è stata data: « si procederà a sedute di qualificazioni preliminari, dalle quali verranno tratti i quattro che saranno ammessi alle prove ufficiali ».

E' incredibile! E' stata codificata, dalla Commissione sportiva internazionale, proprio la procedura iniqua che la FOCA aveva escogitato e il Royal Automobile Club di Gran Bretagna applicata, e che qualsiasi persona dotata di un minimo di spirito sportivo deve condannare.

Proprio non sappiamo cosa dire, a questo punto. Siamo molto rattristati e delusi, anche perché questa decisione è una dimostrazione di pochissima comprensione, di una intelligenza molto limitata e di mancanza di preveggenza.

Gente che afferma di voler riportare la CSI ad avere autorità, che vuole riportare ogni gruppo nei limiti delle rispettive competenze e rimettere disciplina imponendo il rispetto delle regole stabilite democraticamente, gente così non può aver legiferato in questo senso. Invece lo ha fatto. Bernie Ecclestone, diciamo chiaramente, ha tutte le tagioni per gongolare. Con interlocutori del genere sfido io che ha vita facile!

Per fortuna c'è un fatto positivo: Jean Marie Balestre, presidente della FFSA e di cui vi abbiamo parlato qualche settimana fa, ha preso posizione contraria, e pubblicamente, rispondendo a qualcuno che gli ha chiesto se egli era davvero un rivoluzionario, come ha affermato Autosprint.

Balestre è stato violento ed esplicito: « lo sport è internazionale e deve andar oltre gli interessi nazionali o particolaristici. I signori Ecclestone e Mosley stanno trasformando la FOCA in una Loggia che vuole impadronirsi dello sport mondiale ».

Riconosciamo loro di aver fatto un buon lavoro, ma non dobbiamo permettere loro di andar oltre. In quasi tutti i Paesi lo sport è una piramide al vertice della quale vi è la F. 1, ma la F. 1 non è l'unica cosa che esiste. Quando i concorrenti F. 1 erano pochissimi gli organizzatori e le autorità sportive nazionali hanno fatto sforzi enormi per mantenere in vita le attività. Adesso che la F. 1 è diventata tempo di vacche grasse Ecclestone vuole mangiarsi tutta la panna e lasciare agli altri le briciole. Noi non possiamo ammettere che la F. 1 sia una Loggia a parte che si fa le sue leggi. Da questa settimana faccio parte del gruppo di lavoro della F. 1 ed opererò per far capire a tutti che non si ammettono dittatori. Per questo la riforma della CSI, in atto, porterà a una nuova autorità nella direzione dello sport mondiale ».

Speriamo bene. Noi continuiamo ad essere ottimisti ogni volta che qualcuno fa delle dichiarazioni programmatiche del genere. E' purtroppo accaduto tantissime volte, ma i risultati sono stati pochini.

Continuiamo a sperare.

MONZA - Il secondo anno del Trofeo Alfasud passa in archivio dopo la gara di Monza. E' stato indubbiamente un trofeo indovinato, che quest'anno poi ha assunto anche la patina di internazionalità con il Trofeo Europa disputato da Francia, Germania e Austria, oltre ovviamente dall'Italia.

«Baronio», specializzato in formule promozionali, ha fatto il bis quest'anno vincendo il titolo Italiano (dopo essere andato in giudizio contro Piroli) e quello Europeo. Il prossimo anno il bravo pilota non disputerà il Trofeo Alfasud perché è sempre deleterio correre quando si è campioni l'anno successivo in queste manifestazioni.

Visto il successo di pubblico (che si è divertito) e di piloti che hanno corso in massa in queste gare Alfasud, ci si aspettava che l'Alfa Romeo annunciassero che il prossimo anno il trofeo continuasse, invece tutto è per ora avvolto nel silenzio. Perché?

L'ALFA-SUD dice addio con Cortesi?

La situazione dell'Alfasud non è certamente rosea. Il presidente Cortesi, stando a certe voci, fra poco dovrebbe lasciare la presidenza delle due Alfa. Sembra già che abbia infatti lasciato alcune cariche all'amministratore delegato dott. Moro e che, per raggiunti limiti

di età, ma principalmente per non essere riuscito a cambiare troppo a Pomigliano (non per colpa sua, teniamo a ribadirlo) Cortesi decida di andarsene.

Così anche il Trofeo Alfasud sia in Italia che in Europa è in pericolo stante la situazione di Pomigliano. Vedremo in futuro che cosa si farà, ma è sintomatico come qui a Monza nell'ultima prova che doveva sancire il trionfo di questa formula, nessuno dei massimi responsabili di Arese fosse presente.

Doppiamente bravo «Baronio» quest'anno e tutti gli italiani non sono stati da meno di lui, da Calamai, vincitore a Monza e secondo nella Coppa Europa, a Piroli che ha perso il titolo con l'amaro in bocca. Molto bravo Schermi e il veloce Drovandi che sia nelle gare in Italia che in quelle europee hanno sempre svettato.

Vedremo ora che cosa ci riserverà il 1978 per il Trofeo Alfasud. Le ultime voci lo danno o morto o addirittura ancora potenziato rispetto a quest'anno.



Un «pacchetto» esplosivo all'ingresso della chicane dopo il via, nella finale europea Alfasud: sono Schermi, «Baronio», Calamai (vincitore) e Drovandi

BARONIO «fonde», CALAMAI finalmente!

LE PROVE

In prima fila gli italiani

MONZA - Quarantotto piloti in rappresentanza di Italia, Austria, Francia e Germania si sono presentati a Monza per l'ultima prova del trofeo d'Europa a titolo già assegnato al bravo «Baronio» che ha vinto anche quello italiano.

Sulla pista di casa i nostri non si fanno sorprendere e dominano nettamente in prove belle e combattute senza scorrettezza alcuna. Il solito «Baronio» è il migliore in assoluto girando in 2'27"73 alla media di 141,338 kmh. La squadra italiana si leva un sacco di belle soddisfazioni occupando tutte le prime posizioni di partenza delle due batterie con tempi strepitosi, a dimostrazione dell'alto grado di messa a punto e di conoscenza del mezzo.

Così nelle prime posizioni oltre a «Baronio» troviamo Schermi poi Calamai, e in quinta posizione il primo degli stranieri, Lingmann, che ha ottenuto il tempo di 2'29"14. Alle spalle dello «straniero» ancora una manciata di italiani sono «Toby» e Drovandi, velocissimi e molto a loro agio sulla pista di Monza coadiuvati da un mezzo a punto. In settima posizione Weber ha infranto l'egemonia degli italiani e ha preceduto Molinari, Campani, Tuzii.

Con alcuni problemi gli altri italiani in gara che nonostante diversi piccoli difetti che hanno afflitto principalmente la carburazione, per il caldo che gravava su Monza, hanno pur sempre ottenuto tempi da metà classifica davanti a molti nomi che erano scesi a Monza con velleità scoperte. Valvassori ha ottenuto il suo miglior giro in 2'31"11, seguito da «Jerry», Valentini, Vasta e Orlandi.

LE BATTERIE

La grande sfida SCHERMI-DROVANDI

● Sulla distanza di sei giri, pari a km 34,800, si disputano le batterie del trofeo Alfasud in programma come ghiotto antipasto fra le prove del GP di F. 1.

La prima batteria vede in pole position il duplice campione (d'Europa e d'Italia) «Baronio» che prende subito il comando e non lo molla fino alla fine. Diverse uscite di strada hanno caratterizzato questa batteria che è stata molto bella e ricca di colpi di scena. Alla prima chicane sono usciti in quattro dopo un «bisticcio», fra i quali Calamai, che però non si perde d'animo e dalla nona posizione risale entusiasmando il folto pubblico giungendo alla fine terzo.

Calamai si prende la soddisfazione anche del giro più veloce in 2'26"30 pol-

verizzando il record della pista alla media di 142,740 kmh. «Baronio» sicuro e magnifico vincitore ha impiegato a compiere i sei giri 15'07"40 alla media di 138,064 kmh, alle sue spalle il tedesco Weber distaccato di 2"73, poi Calamai di cui vi abbiamo detto, Orlandi molto sicuro in questa manche e il francese Morello.

Trionfo dei nostri colori anche nella seconda batteria del Trofeo Alfasud Europa disputato nel pomeriggio di sabato dopo le prove che hanno visto Hunt ottenere la pole position. Subito al via è un monologo fra Schermi e Drovandi che si danno battaglia lungo tutto il percorso facendo scattare in piedi le molte decine di migliaia di spettatori. I due conducono la danza in modo spaventoso e gli altri devono per forza stare a guardare. I due si alternano al comando fino alla conclusione dei sei giri previsti, e con tutta la tribuna in piedi in una volata «alla Moser» la spunta Schermi per sei centesimi di secondo, un soffio su Drovandi, terzo più distaccato è Molinari, quarto il tedesco Lindmann e quinto il francese Bonnal.

Vasta che alle prime battute era in mezzo ai primi e sembrava potesse dire la sua nella gara per le prime posizioni, ha avuto un calo che lo ha relegato in sesta posizione a sette secondi dal vincitore. Gli altri italiani si sono comportati bene con Tuzii settimo, nono «Jerry», undicesimo Valvassori in questa occasione stranamente lento. A compiere i sei giri

previsti Schermi ha impiegato quaranta centesimi in meno di «Baronio» tanto che la media generale è la stessa. Il giro più veloce è del tedesco Lingmann in 2'27"70 alla media di 141,367 kmh.

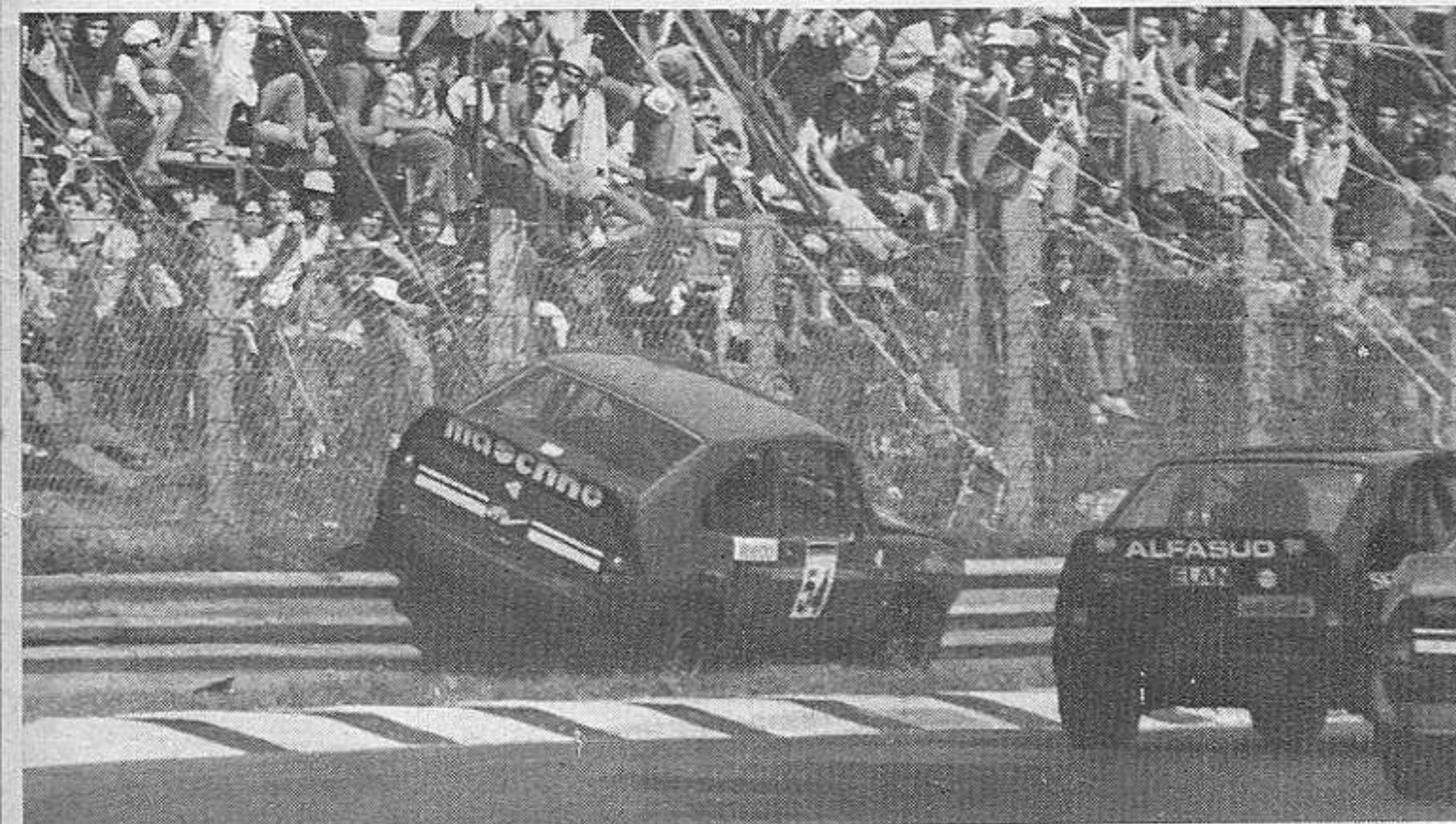
LA FINALE

Sei italiani ai primi posti

● Trenta Alfasud si sono disputate l'ultima prova del Trofeo Alfasud Europa. In pista 12 italiani, sette tedeschi, 6 francesi e 5 austriaci. Come ormai siamo abituati da tutta l'annata, sono gli italiani che menano la danza. E' una gara bellissima tutti gli italiani sono in testa nelle primissime posizioni, e ad ogni giro cambia l'uomo di punta fra «Baronio», Calamai, Schermi e Drovandi.

«Baronio» all'inizio fa l'andatura: vuol fare il tris dopo Zeltweg e Kassel-Calden, mentre a Digione vinse Piroli. I magnifici quattro lottano, entusiasmando il pubblico con staccate al cardiopalmo. La gara è impostata su 14 giri pari a km 81,200. Alle spalle dei quattro battistrada leggermente staccati sono Weber e Orlandi, ancora più indietro Valvassori, Bonnal e Gratz.

Ma non ce la fa «Baronio»: il suo motore fonde al decimo passaggio. Si aspetta la volata finale che è entusiasman-



ANCORA INDECISO L'EUROPEO RENAULT

MATCH nullo BALDI-WICKS

Le Renault 5 Alpine in parabolica: in controsterzo è il tedesco Fix, seguito dai nostri Massimo Sigala e Naddeo, e dal tedesco Burger.

A sinistra, il francese Quary in netta difficoltà solleva la sabbia all'interno della chicane

Sotto, il tedesco Kammerer arrampicato sul guard-rail di fronte all'immenso pubblico di Monza, valutato in oltre 120.000 spettatori.

MONZA - Doveva essere la giornata delle chiarificazioni fra Baldi e Wicks per l'assegnazione di quel titolo europeo — e soprattutto per la vettura da corsa che spetta al primo — che nella prima parte dell'anno era parso tutto italiano. Doveva essere anche il momento per Roberto Sigala di giocare l'asso che tiene nella manica ogni volta che si corre sul veloce circuito di Monza. Doveva essere l'estremo tentativo per Naddeo di reinserirsi nella lotta per il campionato dopo il folgorante inizio e le ripetute pole position conquistate senza però raccogliere risultati. E' stata invece la volta di un austriaco velocissimo, Hottinger, che ha fatto ciò che ha voluto in finale, dopo aver vinto la sua batteria, e del milanese Giorgio Corti che è stato l'unico a tenere la scia dell'austriaco ed a staccarsi dal gruppo infuocato che inseguiva.

Degli altri niente: Baldi fuori malamente in batteria per un tamponamento, da parte di Bourdon (lo stesso di Zandvoort...) Roberto Sigala alla prima variante, Wicks all'ultimo giro, Naddeo in una mischia che gli ha danneggiato un pneumatico. La classifica della Coppa Europa resta così immutata. E' sorprendente se si pensa quanto avevano messo tutti per preparare questa gara. Baldi rimane a 36 punti, Wicks a 34 così come R. Sigala a 23 dove però è raggiunto dal belga Vanierschot. Naddeo a quota 20 affiancato da Massimo Sigala ma la vittoria del campionato è circoscritta a Baldi e Wicks con la lontana minaccia di Roberto Sigala e Vanierschot.

Tutto, o quasi, è successo a causa di una delle più ridicole e assurde partenze che ci sia stato dato di vedere. La bandiera è stata abbassata quando alcuni piloti si trovavano ancora in seconda marcia alla conclusione del giro di ricognizione. Naturalmente si trattava di quelli dietro mentre avanti si erano appena fermati e non si aspettavano tanta precipitazione. Fatto sta che alla prima variante si è formato un imbottigliamento degno di quello che si è avuto nelle strade intorno a Monza in occasione di questo Gran Premio d'Italia.

Così alla fine del primo giro, come colmo della beffa per gli italiani che aspettavano molto per la riscossa, passano Hottinger e Wicks con 100 metri di vantaggio su tutti, cioè il pilota più veloce assieme a quello più titolato a spodestare Baldi dal trono faticosamente costruito. Dietro, in un unico plotone Salvatori, Schutz, Corti, Roberto Sigala, Bourdon, Fabiani, Burger e gli altri tra cui Xella che dalla terza fila era stato risucchiato dal plotone.

Hottinger e Wicks filano d'amore e d'accordo al comando mentre Corti già al secondo passaggio porta la sua macchina in terza posizione con la collaborazione di Del Gatto che ha scavalcato una decina di avversari saltando una delle chicane. Subito bandiera bianca e nera per Del Gatto e poi nera per ben quattro piloti: Pedalà, Salvatori, Denzel e Roberto Sigala che era stato spinto per poter ripartire dopo che in variante un urto involontario di Corti gli era costato l'insabbiamento. L'arresto di Sigala non era l'ultima beffa. Poco dopo anche Naddeo passava con un pneumatico fumante per sparire il giro dopo.

Mentre Corti si faceva sempre più vicino, Wicks ha perduto il contatto con Hottinger. L'austriaco è rimasto solo mentre Corti ha agguantato e passato il tedesco. Dietro Corti era il gruppone di Massimo Sigala che ben presto si è fatto un boccone del tedesco. Le ultime battute hanno riservato un'altra sorpresa: Wicks è infatti arrivato lungo alla variante Ascarì ed è ripartito 17°. Troppo lontano per prendere punti.

L'inno austriaco salutava Hottinger mentre Corti era festeggiatissimo dal suo sponsor, il titolare della Gevi Cars di Pavia, per il secondo posto conquistato.

Gabriela Noris

COPPA RENAULT 5 EUROPA - Monza, 10-11 settembre 1977

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Hottinger 15'22"3 alla media di 135,83 kmh; 2. Wicks 15'23"56; 3. Xella 15'23"57; 4. R. Sigala 15'33"60; 5. Bourdon 15'39"43; 6. M. Sigala 15'40"00; 7. Del Gatto 15'40"40; 8. Auberion 15'40"42; 9. Naddeo 15'40"44; 10. Denzel 15'41"18; 11. Vanierschoot 15'43"52; 12. Sauer 15'48"23; 13. Pedalà 15'54"00; 14. Gardelli 15'55"95; 15. Gelsy 15'56"23; 16. Houdeletk 15'56"63; 17. Van Der Veye 16'04"58; 18. Rouget 16'04"64; 19. Lambert 16'05"49; 20. Levassor 16'36"91; 21. Bolten 16'53"14; 22. Baldi a 3 giri. **Giro più veloce:** Wicks in 2'31"16.

2. batteria: 1. Salvatori in 15'28"40 alla media di 134,941 kmh; 2. Schutz 15'29"62; 3. Corti 15'29"74; 4. «Camaleone» 15'30"08; 5. Fabiani 15'36"28; 6. Jaeger 15'36"40; 7. Burger 15'36"58; 8. Clerc 15'38"03; 9. Stam 15'41"25; 10. Caporilli 15'42"20; 11. Schmit 15'47"59; 12. Conti 15'49"01; 13. Verdebout 15'55"92; 14. Kammerer 15'56"49; 15. Vogt 16'07"84; 16. Thon 16'07"86; 17. Ripani 16'19"32; 18. Lajournade a 1 giro; 19. Ricci a 3 giri. **Giro più veloce:** Burger in 2'30"90 alla media di 138,369 kmh.

FINALE: 1. Hottinger, 12 giri in 30'33"39 alla media di 136,671 kmh; 2. Corti 30'46"64; 3. Burger 30'49"48; 4. M. Sigala 30'49"67; 5. Fabiani 30'49"90; 6. Jaeger 30'50"08; 7. Xella 31'01"37; 8. Vanierschoot 31'03"18; 9. Stam 31'03"55; 10. Del Gatto 31'07"43; 11. Schimdt 31'08"74; 12. Verdebout 31'29"44; 13. Kammerer 31'29"74; 14. «Gelsy» 31'30"43; 15. Sauer 31'37"77; 16. Bourdon 32'55"03; 17. Wicks a 1 giro; 18. Gardelli a 1 giro; 19. Conti a 1 giro; 20. Vogt a 2 giri. **Giro più veloce:** Benzel in 2'30"8 alla media di 138,461 kmh.

Classifica europea Coppa R. 5 Elf:

1. Baldi punti 36; 2. Wicks 34; 3. R. Sigala 23; 4. Vanierschoot 23; 5. Naddeo 20; 6. M. Sigala 20; 7. Jaeger 19; 8. Vogt 17; 9. Ricci 17; 10. Ripani 16; 11. Hottinger 15; 12. Corti 12; 13. Stam 11; 14. Burger 10.

F. Super Renault

PROST salva la reputazione

MONZA - Il celebrato Prost, vincitore di 12 delle 13 prove della F. Renault 1976, approdato in F. Renault Europa con lo sponsor Elf e la migliore delle Martini, probabilmente a Monza ha salvato la sua reputazione con una vittoria che gli ha dato il primo posto nella classifica europea. Bousquet, suo diretto avversario e capofila fino a Monza, ha dovuto piegarsi sia al dominio di Prost che degli altri due grandi protagonisti di questa stagione '77: Dallest e Snoeck.

Tra i due, e superiore ai due nelle fasi iniziali, si era inserito Coulon. Poi l'alettonica in alluminio e balsa del non dimenticato pilota Antar di F. 2 ha ceduto e Dallest ha avuto la meglio in volata su Snoeck. Quarto Bousquet — con la Lola — davanti a Glas che aveva guadagnato un posto al momento del ritiro per uscita di Haran che lo aveva sempre preceduto. Particolarmente sfortunato proprio qui a Monza, Gianbruno Del Fante neo vincitore dello Challenge Renault 5 e pilota regolare nelle prove di F. Europa.

Mueller 15'23"06; 7. Valentini 15'23"84; 8. Cuyner 15'32"54; 9. Aethor 15'32"67; 10. Koenig 15'42"34; 11. Maschke 15'42"50; 12. Brehe 15'48"08; 13. Gratze 15'49"85; 14. Gourserol 15'49"87; 15. «Toby» 17'10"6; 16. Campani a 1 giro; 17. Lemetayer a 2 giri; 18. Arend a 2 giri.

Giro più veloce: Calamai in 2'26"30 alla media di kmh 142,740.

SECONDA BATTERIA

1. Schermi in 15'07"00 alla media di kmh 138,064; 2. Drovandi 15'07"6; 3. Molinari 15'07"71; 4. Lingmann 15'08"81; 5. Bonnal 15'12"80; 6. Vasta 15'14"91; 7. Tuzii 15'15"93; 8. Delafosse 15'19"45; 9. Jerry 15'20"15; 10. Kuppi 15'20"18; 11. Valvassori 15'22"35; 12. Kastner 15'26"29; 13. Bonnet 15'26"50; 14. Fink 15'31"20; 15. Tauchner 17'19"53; 16. Ouary a 3 giri; 17. Maitz a 3 giri; 18. Wendlinger a 5 giri; 19. Stromberger a 5 giri.

Giro più veloce: Calamai in 2'26"30 alla dia 141,367 kmh.

Il turbo-ALFA prova già a SALISBURGO

SALISBURGO - Con la gara sul circuito austriaco, in programma domenica prossima, si chiude il Mondiale Sport 1977 dominato per sette prove finora disputate, dall'Alfa Romeo 33 SC 12. Il «Salzburger Festspielfreie», così è denominata la gara, che si svolgerà in concomitanza con il festival musicale della cittadina austriaca, sarà decisamente un «festival» per l'Alfa, che si trova già sul posto per portare avanti le prove della vettura con il motore turbo, che sarà affidata per questo debutto ad Arturo Merzario, che in questi giorni dopo Monza ne sta curando la messa a punto proprio su questo tracciato. L'altra 3 litri è per Brambilla.

Molte le Osella al via, come d'altronde a Imola. Anche per la Casa torinese, che ha già vinto il titolo per la classe duemila, sarà una grande festa alla quale parteciperanno tutti gli specialisti italiani.

La corsa si svolgerà su 70 giri del circuito del Salzburgring, che misura 4240 metri, per un totale quindi di 296,840 km. Le prove si disputeranno venerdì dalle 14 alle 15 e sabato dalle 13,15 alle 14,45, mentre la gara prenderà il via domenica 18 alle 15,30. Come contorno si disputeranno gare per vetture gruppo 1, 2 e 5, Renault 5, Alfasud oltre a prove per vetture monoposto.

te come questo trofeo; la spunta Calamai (finalmente) davanti a Drovandi per 31 centesimi di secondo, terzo è Schermi più attardato, quarto Orlandi, quinto Tuzii, sesto Valvassori.

Nei primi sei posti sei italiani: il solo Gratze rompe il tricolore al settimo posto. Dopo, infatti, troviamo Valentini e Campani. Quattro italiani ai primi quattro posti nella classifica finale del Trofeo Europa, vinto da «Baronio» seguito da Calamai, Piroli e Schermi. Calamai ha impiegato a compiere i 14 giri pari a km 81,200, 34'48"64 alla media di 139,957 kmh. Il giro più veloce è di Drovandi, il 5. in 2'26"50 alla media di 142,525 kmh. Con questa gara cala il sipario sul secondo anno di corse dell'Alfasud.

g. c.

TROFEO ALFASUD EUROPA - Quarta e ultima prova - Monza 10-11 settembre 1977

LA CLASSIFICA
1. Luigi Calamai 34'48"63 media 139,957 kmh; 2. Drovandi a 31/100; 3. Schermi a 8"4; 4. Orlandi a 17"92; 5. Tuzii a 19"96; 6. Valvassori a 20"13; 7. Gratze a 20"18; 8. Valentini a 20"75; 9. Campani a 38"65; 10. Delafosse a 39"48; 11. Weber; 12. Mueller; 13. Amthor; 14. Kuppi; 15. Bonnet; 16. Tauchner; 17. Fink; 18. Koenig; 19. Gourserol; 20. Weber; 21. Bonnal.

Giro più veloce: Drovandi al 5 passaggio in 2'26"50 alla media di 142,525 kmh.

PRIMA BATTERIA

1. «Baronio» 15'07"40, media 138,064 kmh; 2. Weber 15'10"13; 3. Calamai 15'16"80; 4. Orlandi 15'22"28; 5. Morello 15'22"31; 6.