

Ma non è stata proprio una... roulette!

Tutto deciso qui



REUTEMANN

LAUDA

DEPAILLER

WATSON

REUTEMANN pensava che a tamponarlo fosse stato **WATSON** e non **NIKI**

DEPAILLER (in corsa per l'iride) stava per urtare **Watson** «fuori» in chicane

Da pochi istanti è uscito il verde al semaforo dello starter, e Reutemann ha già buttato all'aria tutto il suo lavoro nelle prove. Watson, sulla destra, sta per passarlo in accelerazione; Lauda, subito dietro, gli si affiancherà alla St. Devote quanto basta per forargli il pneumatico posteriore. Dietro, arriva Patrick Depailler

MONTECARLO - «... Vai a dirgli qualcosa, vai là e spaccagli la faccia, una volta con me faceva lo s... e gliel'ho detto e lui ha smesso subito...».

Potrebbero essere istigazione alla violenza queste parole che l'ing. Forghieri a rivolto a Reutemann, quando questi si è fermato e ha detto: « Mettiamo bene in chiaro una cosa, io non ho toccato da nessuna parte, mi sono trovato con la gomma sgonfia al via, sono stato tamponato da Watson ».

A questo punto scatta Forghieri con le parole dette prima. Carlos è partito come un razzo per recarsi da Watson, ha scavalcato le recinzioni dove una marea di gente ascoltava le parole di Lauda e si è avvicinato a Watson, dicendo-

gli dure parole. Questi lo ha guardato male e gli ha chiesto se era matto, lui non lo aveva neppure sfiorato. Reutemann se ne va brontolando: « Nessuno sa mai niente... ».

Nell'angolo dei box, Lauda sorride furtivo, e mi dice: « sono stato io a toccarlo, inavvertitamente è ovvio ». Quando altri glielo chiedono anche lui dice di non ricordare...

Il momento-chiave di questo appassionante GP di Monaco, 36. della serie, non si era fatto attendere molto. E' successo alle 15,35 quando la bandiera del direttore di corsa si è abbassata.

Reutemann parte male e viene tamponato da Lauda, si buca la

MONACO - « E' fantastico vincere il primo GP, specialmente qui. Per tutto il tempo, mentre giravo, pensavo che qualcosa si sarebbe rotto e che non avrei terminato la corsa come in tutte le altre occasioni ».

Finalmente era Patrick Depailler quello che tutti inseguivano per farsi dare un autografo dopo la fine di un GP, una corsa in cui ha fatto tutto giusto sin dal momento in cui è scesa la bandiera.

« Ho fatto una partenza super; sembrava come se tutti fossero raggruppati sulla destra e ho visto aprirsi un varco davanti a me. Mi ci sono tuffato dentro e per un momento ho pensato che avrei passato anche Watson per prendere il comando. Per i primi venti giri Watson era molto veloce.

Correvo proprio al limite per tenere il suo passo. Anche la mia macchina cominciava a sottosterzare all'inizio, a causa delle vibrazioni delle gomme in prova che hanno provocato la rottura della sospensione posteriore e perciò ho anche dovuto accelerare con dolcezza per non danneggiare la sospensione ».

« Dopo venti giri ho cominciato ad avvicinarmi nuovamente a Watson, penso perché i suoi freni non funzionavano tanto bene, perché la mia macchina era molto meglio in staccata. Infine sono passato in testa quando John è andato dritto nella chicane. Lo avrei quasi urtato ».

« Man mano che la corsa proseguiva la mia macchina diventava sempre meglio. Era sia efficiente che facile da pilotare. E' la prima volta che è stata entrambe le cose. Era efficiente in



MONACO. Brivido ne l'abituale mezz'ora di **PROVE LIBERE** prima della partenza. Ne è stato protagonista Clay Regazzoni, che ha « accorciato » la sua Shadow di mezzo metro andando diritto alla chicane perché rimasto senza freni. Clay non aveva alcuna speranza di partire, poiché non sono ammesse le riserve, ma aveva voluto provare lo stesso, come anche Mass. Questi i migliori tempi della sessione prima del via:


Lauda	1'30''72	Hunt	1'31''76	Pironi	1'33''17
Villeneuve	1'30''79	Jones	1'31''95	Ickx	1'33''32
Reutemann	1'30''98	Andretti	1'32''05	Stuck	1'33''45
Scheckter	1'31''35	Jabouille	1'32''82	Laffite	1'33''58
Watson	1'31''50	Patrese	1'32''90	Mass	1'33''82
Peterson	1'31''70	Fittipaldi	1'32''93	Stommelen	1'34''53
Depailler	1'31''72	Tambay	1'33''07	Keegan	1'38''87

I giri più veloci di ognuno

Lauda	1'28''65
Patrese	1'30''57
Depailler	1'30''97
Peterson	1'31''08
Scheckter	1'31''09
Reutemann	1'31''19
Jones	1'31''30
Pironi	1'31''38
Hunt	1'31''47
Villeneuve	1'31''57
Watson	1'31''59
Andretti	1'31''83
Fittipaldi	1'31''89
Tambay	1'32''32
Jabouille	1'33''04
Ickx	1'33''15
Stuck	1'33''25
Keegan	1'33''51
Laffite	1'33''51
Stommelen	1'34''84

la PAGELLA AUTO SPRI NT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Depailler, Lauda	10	Tyrrell
Scheckter, Watson, Patrese	9	Brabham, Ferrari
Fittipaldi, Jabouille, Andretti, Peterson	8	Lotus, Wolf, Williams
Reutemann, Laffite, Villeneuve, Ickx, Jones, Pironi, Tambay, Hunt,	7	Arrows, McLaren, Renault
Stommelen, Stuck	6	Copersucar, Ligier, Shadow
Keegan	5	Surtees, Ensign
	4	
	3	

il **più** e il **meno** 

SFORTUNATO
+ Reutemann
- Lauda

COMBATTIVO
+ Lauda
- Stuck



FORTUNATA
+ Tyrrell
- Ferrari

EFFICACE
+ Tyrrell
- Surtees

CURIOSITA'

● L'ing. **CHITI** ai box sfoggia un cappellino Goodyear che però premurosamente toglie non appena si allontana dagli occhi del « padrino ». Vuoi vedere che per avere le gomme per l'Alfa Chiti ha dovuto patteggiare con Ecclestone la « pelata »?

● **VILLENEUVE** sta portando avanti, a tappe forzate, l'apprendimento dell'italiano. Per il momento ha imparato la terminologia necessaria per farsi capire dai meccanici su quello che serve sulla macchina e poi se qualcosa non va ha già messo all'attivo anche « grosso casino ».

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempo 1977	pilota	vettura	preprove	giovedì		sabato	
				I	II	III	IV
1'30''44 (Ferrari 312 T2)	Reutemann	Ferrari 312 T3		1'29''51	1'28''34	1'30''76	1'28''95
1'29''86 (Brabham BT45)	Watson	Brabham-Alfa BT46		1'30''86	1'30''24	1'30''31	1'28''83
1'30''76 (Ferrari 312 T2)	Lauda	Brabham-Alfa BT46		1'29''86	1'28''84	1'30''01	1'28''88
1'31''50 (Lotus-JPS Mk.3)	Andretti	Lotus-JPS 78		1'29''60	1'29''10	1'31''23	1'29''34
1'31''16 (Tyrrell P34/2)	Depailler	Tyrrell-Elf 008		1'30''40	1'29''80	1'30''94	1'29''14
1'30''85 (McLaren M23)	Hunt	McLaren-Marlb. M26		1'30''23	1'29''48	1'30''46	1'29''22
1'30''72 (Tyrrell P34/2)	Peterson	Lotus-JPS 78		1'29''93	—	1'30''20	1'29''23
—	Villeneuve	Ferrari 312 T3		1'30''23	1'29''40	1'31''37	1'29''74
1'30''27 (Wolf WR 1)	Scheckter	Wolf WR		1'31''77	1'30''34	1'30''63	1'29''50
1'32''04 (Shadow DN8)	Jones	Saudi-Williams FW06		1'31''81	1'30''62	1'29''89	1'29''51
—	Tambay	McLaren-Marlb. M26		1'32''41	1'31''16	1'31''74	1'30''08
—	Jabouille	Renault-Elf RS-01		1'31''36	1'30''97	1'35''40	1'30''18
—	Pironi	Tyrrell-Elf 008		1'32''21	1'31''90	1'31''70	1'30''55
1'32''52 (Shadow DN8)	Patrese	Arrows FA-1	1'31''31	1'32''72	1'31''67	1'30''86	1'30''59
1'32''65 (Ligier JS7)	Laffite	Ligier-Matra JS9		1'31''14	1'31''51	1'30''89	1'30''60
1'33''25 (Ensign 177)	Ickx	Ensign N 177		1'31''67	1'31''20	1'31''99	1'30''72
1'30''73 (Brabham BT45)	Stuck	Shadow DN9		1'31''30	1'32''21	1'31''21	1'31''97
1'33''78 (Hesketh 308 E)	Keegan	Surtees-Durex TS19		1'34''23	1'32''51	1'34''11	1'31''31
—	Stommelen	Arrows FA-1	1'31''88	1'32''02	1'49''90	1'35''53	1'31''31
1'33''39 (Copersucar 04)	Fittipaldi	Copersucar F5A		1'31''36	1'32''50	1'31''82	1'31''42
1'31''36 (McLaren M23)	Mass	ATS HS 001		1'31''64	1'32''36	1'33''64	1'31''40
1'35''00 (Ensign 177)	Regazzoni	Shadow DN9		1'31''61	1'32''15	1'31''56	1'32''31
1'32''32 (ATS PC4)	Jarier	ATS HS 001		1'33''82	1'33''08	—	1'32''11
1'32''40 (Surtees TS 19)	Brambilla	Surtees-Beta TS20		1'32''88	1'32''46	1'32''59	1'32''93
—	Rosberg	Theodore TR 1	1'33''07				
—	Daly	Hesketh 308 E	1'33''55				
—	Arnoux	Martini Mk. 23	1'33''72				
—	Rebaque	Lotus 78	1'34''59				
—	Lunger	McLaren M26	1'34''86				
1'34''46 (March 761 B)	Merzario	Merzario A1-01	1'49''43				

L'errore di CARLOS

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

gomma posteriore sinistra e la corsa per il leader della gara è finita.

E' appena passato un minuto e la fisionomia della corsa è completamente cambiata, da quella che ci si aspettava dopo le giornate di prove.

L'errore di Reutemann è stato fondamentale in uno schieramento di partenza a scacchi che « regala » cinque metri di vantaggio. Con partenza da fermo vuol dire un altro mezzo secondo per la « pole position ». Senza la falsa partenza Reutemann sarebbe sul podio e, cosa più importante, avrebbe aggiunto 9 punti preziosissimi alla sua classifica. Alla Ferrari si è cercato di parlare di « arrembaggi » invece che di partenze sbagliate, per giustificare Reutemann, ma l'argentino ha purtroppo sbagliato e forse ha pagato troppo.

Un altro momento decisivo per la corsa è stato alle 16,34 verso il 45. giro quando Depailler era in testa. Lauda, alle spalle di quest'ultimo, ha forato una gomma ed è rientrato ai box perdendo proprio nel momento in cui era alle ruote del francese, l'occasione per attaccarlo e cercare la sua prima vittoria in Brabham.

A questo punto la gara era praticamente decisa per il bravo francese ed è vissuta solo sulla rimonta di Lauda (con le gomme fresche) su Scheckter, in difficoltà col cambio (e gomme).

La « fortuna » di PATRICK

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

Sud Africa, ma non molto facile da pilotare. I freni erano fantastici per tutto il tempo. Non ho dovuto neppure regolare la valvola dei freni ».

Uno dei segreti della buona maneggevolezza della vettura di Depailler era il fatto che aveva montato gomme tenere sul lato destro della macchina e gomme dure sul lato sinistro. « Per me le gomme non hanno mai costituito un problema ».

Depailler era anche felicissimo per la sua prima posizione nel campionato. « Ho detto prima dell'inizio della stagione che calcolavo che questo anno sarebbe stato possibile vincere il campionato mondiale senza vincere neanche una corsa. Ora con una vittoria sarà ancora più facile ».

Oltre a cercare di passare Watson, Depailler non aveva problemi con altre macchine: « Per una volta tutto è andato come doveva ».

■ **JAMES HUNT** ha ricevuto il « Golden Magnum » della Moët-et-Chandon, quale miglior classificato nella stagione 1977 per i giri veloci sui circuiti dei grandi premi. Ha detto che avrebbe preferito che la bottiglia fosse completamente solida, d'oro massiccio, anziché contenere champagne. Perché sarebbe stata più stabile sul caminetto. Tanto lui di bottiglie di champagne ne ha piena la cantina...

LA PARTENZA RITARDATA DI CARLOS HA FAVORITO LA GRANDE GIORNATA DI DEPAILLER E LAUDA (NELLA DRAMMATICA JELLA DI VILLENEUVE)

Difendo il ferrarista volante!

MONTECARLO - Poteva e doveva essere la grande giornata della Ferrari e di Reutemann. E' stata una grande fortunata giornata per Depailler ed anche per Lauda, che dalla confusione della prima curva, con tante ruote arroventate a voler passare, hanno tratto il maggior beneficio. Reutemann splendido in prova, con un margine di vantaggio che era di soltanto mezzo secondo sulla lista dei numeri ma che nella realtà era nettamente superiore, poteva vincere questa gara alla maniera forte. Forse non tanto come a Rio de Janeiro ma di sicuro in bellezza. Non ha nemmeno potuto tentarlo, perché Lauda lo ha mandato a far fuori una ruota già alla prima curva. Di certo non volontariamente, ma con probabile ghigno di soddisfazione, a cose fatte, per la eliminazione di un avversario pericoloso e soprattutto della ormai dichiaratamente odiata Ferrari. Il vantaggio che Reutemann poteva avere era superiore, abbiamo detto, perché i tempi di prova erano stati ottenuti con le gomme da corsa, mentre gli altri avevano quelle da qualificazione. Insomma, c'era tutto per prevedere una grande giornata per lui. Invece c'è stato il busso, e così il protagonista è stato tagliato fuori subito. Come lo è stato James Hunt, che è partito come al solito infuriatissimo e che è andato anche lui a sbattere, ma forse da solo, senza intervento di altri. Così è diventata la grande giornata di Lauda e Depailler. Lauda è riuscito, dopo aver spinto Reutemann, a passare indenne nel polverone sollevato a Santa Devota. Ed a porsi dietro a Watson e Depailler che erano sgattaiolati fuori dalla barondata ed avevano anche profittato delle esitazioni degli altri. Watson in testa e Depailler dietro, e Lauda che ha potuto avvicinarsi e raggiungerli. Sono stati loro a fare la corsa, senza timori, ed in fondo è giusto che siano loro nelle prime posizioni. Beninteso, sempre considerando la fortuna della eliminazione di Reutemann. Si vede proprio che a Montecarlo essere in pole position porta male, come era accaduto l'anno scorso a Watson. Invece Reutemann alla Brabham-Alfa Romeo speravano finalmente nella vittoria. La macchina andava forte, i piloti erano aggressivi ed efficaci. Watson in testa ha sbagliato, probabilmente deconcentrato dalla pressione che Depailler gli operava alle spalle, ed anche dal ritorno di Lauda. E' andato diritto alla chicane e gli altri due sono passati. E Depailler sembrava non poter resistere a Lauda, che era sempre più in spinta. Invece è venuta una foratura, a togliere alla Brabham-Alfa Romeo l'illusione della vittoria. Il gran balzo finale compiuto al passaggio di Lauda, con secondo posto sicuro, ha espresso la contentezza della squadra anglo-italiana, perché il risultato ormai non lo sperano più.

Contento, alla fine, anche Scheckter, che su questo circuito va molto bene e ha corso con la macchina vecchia. Era al secondo posto, avendo profittato delle disavventure di Andretti irrorato di benzina per la rottura di un tubo e di altri, e pareva restarci. Invece proprio nel finale ha dovuto rallentare e dar strada ad un Lauda che non è mai stato tanto deciso, che pareva aver dimenticato le sue tattiche di attenta prudenza.

Fino a poco prima della fine era anche una grande giornata per Villeneuve, che è stato alle prese con il gruppetto che aveva battagliato duro appena dietro i tre primi. La posizione cui era stato costretto dalla partenza egli l'ha mantenuta in maniera ammirevole, ma poi piano piano ha dovuto cedere terreno. C'era una gomma che si stava sgonfiando, ma Villeneuve ha tenuto duro, e se ha perduto contatto stretto era pur sempre vicino a Peterson, Scheckter e Andretti. Poi quando le due Lotus sono state attardate egli è rimasto a contatto con Scheckter, ed a un certo punto aveva persino rosciato qualcosa. La gomma si è sgonfiata del tutto appena Lauda lo ha superato. Dalla quarta posizione Villeneuve è passato all'abbandono, dopo un contatto violento con le barriere della chicane, perché la macchina era diventata inguidabile. Non se lo meritava, e per la Ferrari è stato l'ultimo colpo duro della giornata.

Disgraziata per la Ferrari, la corsa è stata benigna con la Brabham-Alfa Romeo. Il secondo posto di Lauda ed il quarto di Watson sono risultato ottimo, pur se la vittoria era possibile. Di quelli rimasti, Lauda, ripetiamo, meritava di essere primo.

Depailler ha trovato la sua prima vittoria nei Grandi Premi. L'eterno secondo, il Poulidor (o Belloni) dell'automobilismo, è riuscito finalmente a salire sul podio al gradino più alto. La sua è stata una vittoria aiutata dalle circostanze, ma che personalmente egli merita. La macchina



Alla chicane dopo il via, Jones precede Peterson e Villeneuve. La Williams si fermerà con il cambio inchiodato, anche Peterson romperà il cambio. Quanto a Villeneuve, sbatterà duro a causa di una gomma afflosciata

VILLENEUVE

RACCONTA COSÌ

IL SUO «VOLO»

A 200 all'ora nel tunnel si è sgonfiata la gomma

PRINCIPATO DI MONACO - Dopo il suo incidente, Villeneuve ha dichiarato: «... Ero sotto il tunnel, davanti a me avevo Lauda che mi aveva passato alla curva del Portier. Non ho neppure tentato di seguirlo perché lui era più veloce di me di due secondi almeno. Improvvisamente subito dopo il tunnel, in quinta, ad una velocità di circa 200 kmh, la macchina mi è partita contro il guardrail, credo per l'improvviso sgonfiamento del pneumatico anteriore sinistro. Una cosa del genere mi era già capitata alcuni anni fa quando correvo in Formula Atlantic. Non sappiamo esat-

tamente che cosa possa essere successo: la gomma ora è stata data alla Michelin, vedremo... ».

La Ferrari di Villeneuve è abbastanza danneggiata, la ruota anteriore sinistra è piegata a 45 gradi verso l'alto, le sospensioni anteriori sono piegate, mentre si è staccata completamente la ruota posteriore sinistra perché la macchina ha avuto un impatto contro il guard-rail. Anche gli alettoni anteriore e posteriore sono danneggiati, mentre il non aver preso di punta la protezione sembra aver salvato la scocca.



Depailler riceve l'applauso della principessa Grace. Patrick aveva vinto a Montecarlo con la F. 3 nel 1972, lo stesso anno dell'ultima vittoria di un pilota francese, Jean-Pierre Beltoise, su questo circuito cittadino

di cui dispone non è certo la migliore, e se egli ha saputo portarla tanto avanti nelle prove ed in corsa è perché le sue qualità personali lo aiutano a sopperire al mezzo non perfetto. La Tyrrell poi ha anche Pironi al quinto posto, una vera festa inattesa.

Per Andretti (ed anche per Reutemann) resta il piacere limitato di vedere eliminato l'avversario diretto ai fini del campionato, perché entrambi sono convinti che a farla fuori, alla fine della stagione, saranno loro due, Andretti e Reutemann. Che Depailler adesso sia passato in testa nella classifica del campionato è cosa che non ritengono preoccupante. Forse si preoccupano di più dei sei punti di Lauda, stavolta ottenuti con un poco di fortuna ma anche con tanta abilità vera.

Abbiamo avuto lo spezzettamento della corsa. Tre in testa, poi quattro (ad un certo punto cinque) tutti insieme ad inseguire. Jones con la Williams era al quarto posto da solo: perdeva olio in grandi fumate, ma anziché il motore come si poteva pensare e si temeva, è stato il cambio a cedere. Come hanno ceduto quelli della Lotus, e qualche altro. Ad esempio quello della Ligier di Laffite, che peraltro è stato subito in difficoltà per via delle gomme meno felici che gli avevano affibbiato.

Il discorso delle gomme sarebbe lunghissimo. La vicenda gomme, nella tensione che attanaglia gli uomini della Goodyear davanti alla minaccia della Michelin, ha assunto aspetti sconcertanti. Comprendo come la Goodyear arrivi ad essere ingiusta in corsa, dando a pochi le poche gomme buone di cui dispone. Capisco tutto questo, anche se altera in modo troppo sensibile la giustizia sportiva che vorrebbe tutti nelle stesse condizioni. Non capisco come si possa deliberatamente favorire qualcuno a scapito di altri, come è stato fatto nell'ora di pre-qualificazione. Patrese e Stommelen sono stati ben serviti, gli altri no, il che equivale a dire che a decidere chi doveva entrare nel giro delle prove ufficiali è stata la marca di pneumatici non il valore individuale. Un fatto spiacevolissimo, e che non si capisce. Salvo che ormai si sia perduto da tutte le parti il vero senso delle cose sportive. Cosa che purtroppo pare sia vera. Anche Emerson Fittipaldi era nauseato di questa discriminazione e voleva tornarsene a casa.

Nelle retrovie c'è stata la bellissima lotta tra Pironi con la Tyrrell e Patrese con la Arrows. Sul nostro taccuino, a lungo andare, non abbiamo più nemmeno scritto Pironi-Patrese, ma Pi-Pa, ed è sigla ripetuta ad ogni giro. Pironi aveva una macchina migliore, ed ha potuto stare sempre davanti, ma Patrese non ha mai mollato. Un duello bellissimo, che Patrese deve aver gustato, e che gli avrà fatto dimenticare la bella sommetta di errori compiuti durante le prove.

Un altro duello che è stato molto interessante lo abbiamo definito, sempre sul taccuino, come quello dei « gialli ». La gialla Renault turbo e la gialla Copersucar Fittipaldi, sempre insieme. Fino a che sulla Renault non ha ceduto qualcosa, a pochi giri dalla fine.

Quello della Renault è stato avvenimento importante. Che Jabouille abbia potuto qualificarsi tanto bene, e che in gara egli sia andato bene fino quasi in fondo, dice che questa macchina ha fatto progressi notevolissimi, tali da permettere prestazioni buone su un circuito che è la negazione, per un tipo di motore come questo. Significa che adesso anche la Renault comincia ad affacciarsi nelle posizioni alte, e lo vedremo tra non molto, quando alla Renault sarà finita l'ossessione di Le Mans, che incombe.

Significa anche che le possibilità del turbo, nonostante la penalizzazione della equivalenza, esistono. E ciò è importante perché vedrete che magari accelererà la maturazione di una decisione per la formula uno da parte di qualche altra marca importante. Non scrivo a chiare lettere Porsche, ma avrete capito che è della Porsche che parlo. Con magari la aggiunta delle gomme Dunlop e magari anche quella della VW.

Siamo in una stagione che può essere determinante per il futuro delle corse ad alto livello. Una stagione che tra l'altro presenta anche aspetti di equilibrio molto spinto per le posizioni di predominio. Qualcuno ha detto, in sala stampa, che la eliminazione di Reutemann in fondo è fatto positivo, perché così il campionato mondiale è più bello. E' meglio che non si faccia sentire da qualcuno di Maranello, a dir cose del genere. La gente della Ferrari è troppo furibonda per quel che Montecarlo le ha riservato. Si rifaranno subito in Belgio?

Franco Lini

ANCHE MIMICHA HA FESTEGGIATO IL MARITO

Per l'ing. Forghieri REUTEMANN «è il migliore!»

MONACO - Reutemann è assistito dalla moglie Mimicha che gli dice che ha fatto una corsa stupenda. Lui dice: « Ho perso una occasione d'oro... E' già la seconda volta che Watson mi tampona, sempre lui » (non sa ancora la verità, che è stato Lauda).

Reutemann conferma che giovedì prossimo saranno a Zolder per le prove di gomme Michelin assieme alla Goodyear.

Chiediamo a Forghieri un suo parere sulla corsa: « Ovvio, non c'è stato il risultato, ma ci conforta la prestazione di Reutemann che ha dimostrato di essere il migliore e ci conforta anche il fatto di non avere sbagliato le gomme. Abbiamo dato le 61 a Reutemann che sono andate bene, mentre le 51 che aveva Villeneuve dimostravano che avevano più problemi del previsto. Si poteva vincere senza quella maledetta partenza ».

Ferma restando la tamponata di Lauda bisogna però dire che Reutemann se l'è cercata perché ha sbagliato clamorosamente la partenza. Non si può perdere una corsa così con lo schieramento a scacchiera di Monte-

due anni fa. Mi sono avvicinato facilmente a Scheckter dopo aver ripreso, io ero più veloce di lui, mi sono avvicinato bene e poi l'ho passato all'ingresso dei box perché lui ha sbagliato l'inserimento della marcia... ».

« ... Macché sbagliato l'inserimento della marcia — dice Scheckter — era dal settimo giro che non avevo la seconda, altrimenti Lauda non mi avrebbe neppure avvicinato... ».

Vicino a lui il suo patron Wolf: « Devo ringraziare Jody per aver condotto a termine la gara. Oggi a Montecarlo si è vista una Ferrari eccezionale e un Lauda stupendo... La Ferrari è la macchina migliore che si possa sperare di fare ».

« Continua Lauda: « La macchina, a parte la foratura che non era colpa di nessuno, è andata bene, stiamo diventando competitivi. Non andremo con gli altri a Zolder, proveremo a Balocco ».

Watson, per tanti giri in testa alla corsa poi l'errore in chicane: « Prima il cambio aveva difficoltà di inserimento e mi sono girato alla chicane perdendo la testa della corsa. Poi, oltre al solito cambio si sono aggiunti anche i freni che andavano male e ho perso anche la posizione che avevo, un quarto posto che non mi soddisfa ».

Pironi: « Un po' di sottosterzo mi ha impedito di fare meglio ».

Patrese è accompagnato dalla fidanzata. Dopo tante traversie finalmente gli è andata abbastanza bene qui sul circuito-roulette: « Con la Renault davanti che in partenza è lenta ad avviarsi, Pironi mi ha sfilato. Io ero più lento all'entrata delle curve ed uscivo più piano, e non c'è l'ho fatta a passarlo. Non ho neppure tentato per non creare delle situazioni imbarazzanti. Se fossi partito giusto e non avessi avuto Jabouille davanti sarei arrivato quinto, invece che sesto... io ero più veloce di lui... ».

Villeneuve parla per bocca di Piccini, lui non si è fatto più vedere: « Sotto il tunnel mi si è afflosciata una gomma e non ho più potuto seguire la traiettoria e sono finito alla chicane contro il guardrail ».

La battuta che circola qui su Villeneuve è che presto farà compagnia a Lauda, perché tutti e due hanno la passione per il volo... ».

g. c.

Povero Nilsson!

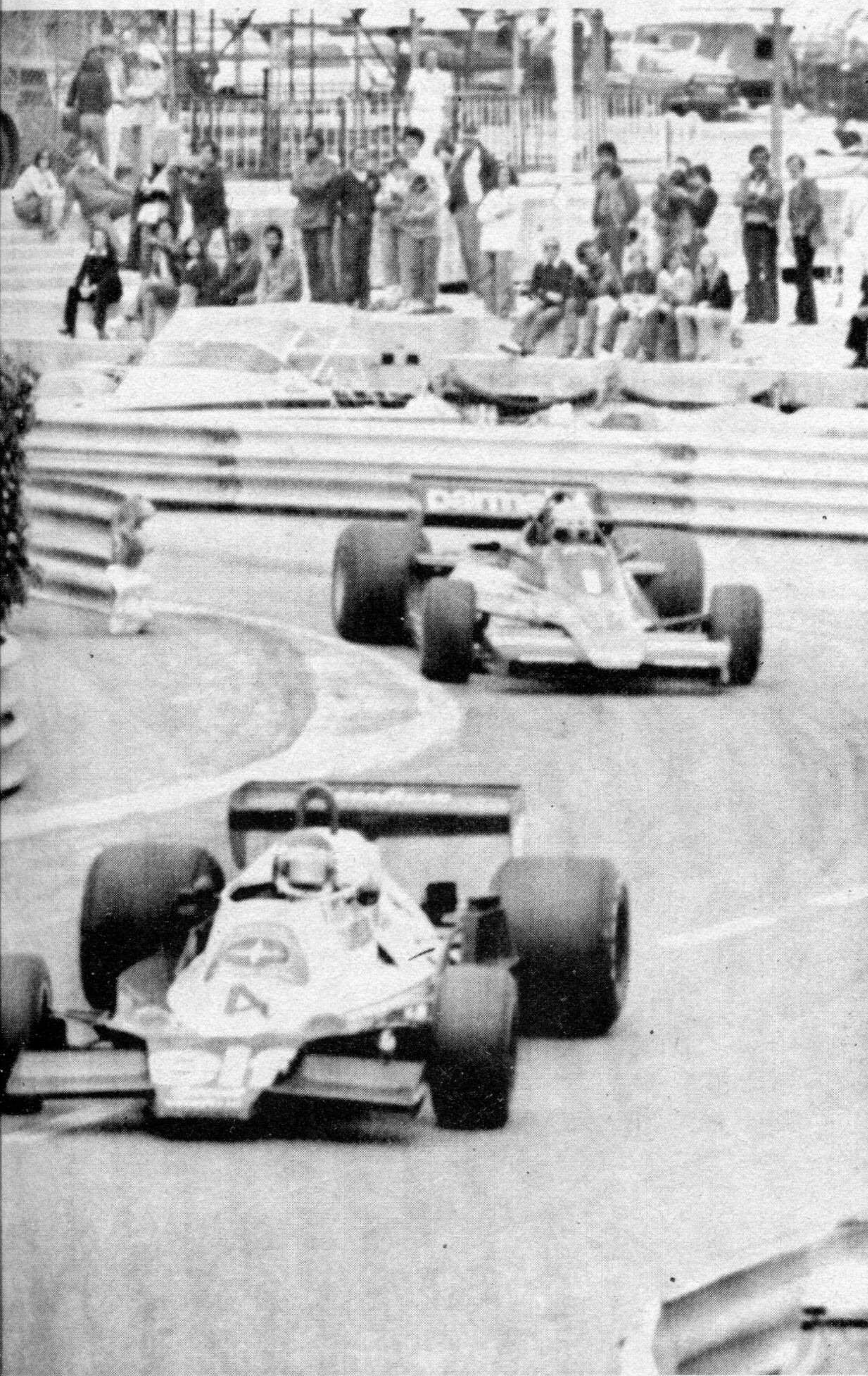
STOCOLMA - Sconcertanti notizie sono state diffuse dalla capitale svedese sullo stato di salute di GUNNAR NILSSON purtroppo lontano dagli autodromi da diversi mesi per un male che appare sempre più incurabile. Pare che il campione svedese abbia perso quasi completamente i capelli, e anche quella fisionomia paffutella, riducendosi tremendamente di peso. Ormai si parla apertamente di cancro, che avrebbe colpito il ventinovenne prima allo stomaco e ora al cervello, e solo la forte fibra del pilota riesce a resistere a questi attacchi, che periodicamente gli fanno perdere completamente la coscienza. Nonostante ciò, nei momenti di lucidità, il povero Gunnar assicura che è certo di guarire e di poter tornare alle corse. Noi glielo auguriamo con tutto il cuore: ma i medici hanno dei dubbi.

carlo, Reutemann non doveva sbagliare la partenza, aveva gli altri dietro e non alla pari, quindi la toccata di Lauda è anche in parte colpa sua.

Una bellissima corsa quella di Lauda. Il campione del mondo è stato alla altezza del suo titolo. Ha fatto ripetutamente il record sul giro girando più veloce che in prova in 1'28"65 alla media di 134,649 kmh.

Dice Lauda, a chi si complimenta per il suo secondo posto: « Se non bucavo la gomma, attenzione senza toccare nulla (precisa) forse ce l'avrei fatta a prendere Depailler, intanto lo attaccavo, poi avrei deciso dove tentare di vincere. Ma la foratura mi ha impedito di bissare Montecarlo, come

DAL TAMPONAMENTO DI REUTEMANN AD OPERA DELLO SCATENATO LAUDA ALL'ERRORE DI WATSON, AL VOLO DI VILLENEUVE, ALLA GRAN RIMONTA DI NIKI, ^{M.T. scan} CHE NON RIESCE PERÒ A INFASTIDIRE DEPAILLER ^{M.T. scan} PRIMO!



Alla chicane della piscina Depailler e Lauda, i grandi protagonisti di questo GP di Monaco. Per il francese, si è trattato della prima vittoria dopo 69 corse. Sotto, l'arrivo vittorioso della Tyrrell-Elf di Depailler



...e le Ferrari si sgonfiano!

DALL'INVIATO

MONTECARLO - Le ore che precedono la partenza del G. P. di Montecarlo si vivono all'insegna del doppio «Toto». Infatti, a turbare il panino di mezzogiorno di piloti e tecnici c'è da un lato il problema delle gomme e dall'altro quello del tempo. Quest'ultimo però sembra il meno preoccupante perché anche se le montagne attorno al principato sono incappucciate da una folta cortina di nuvole nere, l'assenza di vento lascia supporre che non si correrà sotto la pioggia.

Ben diversa invece la faccenda per l'affare gomme. Alla Ferrari Forghieri e Dupasquier stanno più di un'ora a confabulare nella roulotte con i piloti per poi decidere alla fine che Villeneuve monterà le gomme con la miscela che più si adatta alla parte veloce del circuito mentre Reutemann (anche se con l'opzione di un ripensamento dopo il giro di ricognizione) decide per la miscela che per la sua morbidezza assicura più «grip» nella parte bassa del circuito, la più lenta.

Se alla Michelin, che deve rifornire una sola squadra, l'ambiente è questo non ci vuol molto ad immaginare che aria tiri in casa Goodyear, dove solo per i privilegiati c'è da fare i conti con Brabham, Tyrrell, Lotus e Mc Laren.

Date per le Goodyear Special queste sigle: anteriori dura 10 dura, 9 durissima, 12 morbida, e per le posteriori: 86 dura, 89 durissima e 13 morbida, pertanto fate voi le combinazioni tenendo presente che a Montecarlo la maggior parte delle curve sono destrose e quindi le gomme di sinistra lavorano di più.

La Brabham monta per entrambe le macchine sul davanti una 10 a sinistra e una 12 a destra, mentre dietro c'è una 86 sinistra e una 13 a destra.

Andretti monta quattro gomme a miscela dura. Tyrrell, dopo aver esaminato il nostro taccuino su cui sono riportate le scelte fatte dagli altri, monta a Depailler una 9 a sinistra e una 12 a destra sul davanti, e sul dietro una 89 a sinistra e una 13 a destra. Sembra un azzardo ma Ken evidentemente sente l'aria di Montecarlo e non lascia nulla di intentato per dare alla Elf l'opportunità di festeggiare nel migliore dei modi il suo decennale petrolifero con il GP di Monaco.

ST. DEVOTE POCO PROPIZIA

Esaurite le «cabale», le 20 macchine ammesse al via si dirigono alla linea di partenza. Scheckter prende il via con la Wolf vecchia mentre Laffite ha optato per la Ligier nuova. Alle 15,30 precise ore locali la bandiera del direttore di corsa si abbassa. Reutemann è lentissimo, Watson prende il largo e Lauda, che se lo trova davanti, alla chicane di St. Devote completa l'opera tamponando l'argentino e danneggiandogli la ruota e quindi il pneumatico posteriore sinistro che si sgonfia. Sull'altra parte della chicane Hunt intanto fa tutto per conto suo e tira dritto verso il guardrail. Perciò dietro a Watson esce Depailler che era partito in terza fila ma che passando al largo nel caos della prima curva aveva trovato il varco per stare davanti a tutti.

Sgranati, alle spalle dei primi due, si piazzano Lauda Andretti, Scheckter e Peterson.

Mentre Reutemann torna al box a farsi sostituire la gomma, il primo passaggio vede nell'ordine Watson, Depailler, Lauda, Andretti, Scheckter, Jones, Peterson, Villeneuve, Tambay, Laffite, Pironi, Ickx, Patrese, Stuck, Keegan, Jabouille e Fittipaldi.

Chiude la fila Stommelen, il cui rendimento è ostacolato, oltre che dalla scarsa competitività della sua Arrows, anche dall'infittirsi dei dolori alla costola. Reutemann riparte dai box come una furia tanto è vero che al terzo giro il miglior tempo non è degli uomini al comando, ma suo, con 1'32"75.

Keegan e Stuck alla curva del Mirabeau in questo giro si toccano. Le conseguenze peggiori sono per il pilota della Surtees, anche se entrambe le vetture possono proseguire.

Watson riesce a prendere alcuni metri a Depailler, mentre Lauda è più staccato e dà l'impressione di voler subito applicare la sua solita tattica di aspettare che agli altri succeda qualcosa per guadagnare posizioni. In ogni caso però i primi tre guadagnano subito sensibilmente terreno sul gruppo degli inseguitori dove Andretti precede Scheckter, Jones, Peterson e Villeneuve che però sta prudentemente a qualche metro dallo svedese forse per non rievocare subito memorie non troppo lontane.

Dietro ancora Pironi e Ickx stanno davanti a Patrese che appare l'ombra del pilota visto nelle ultime corse. Probabilmente le due uscite in prova, con la seconda piuttosto pesante, fanno sentire la loro influenza sul padovano, che è molto prudente.

«LOLE» RISVEGLIA GLI ENTUSIASMI

Al settimo giro, Reutemann, che è uscito dai box davanti al trio di testa, spicca un altro sensazionale (considerati i serbatoi pieni) 1'31"32 e fa sognare a qualcuno un'impresa che possa servire a rincuorare le molte migliaia di tifosi ferraristi che hanno già riposto le bandierine tricolori. Keegan si ferma ai boxes con il cambio bloccato per l'urto ricevuto da Stuck. Al tedesco però non va meglio perché è a sua volta ai box, proprio con il cambio rotto, dopo soli 23 giri.

Ma torniamo alla cronaca. Jones comincia a lasciarsi dietro una preoccupante scia di fumo e sembra che debba ritirarsi da un momento all'altro. Invece per un po' resiste coraggiosamente a Scheckter. Infatti, al 10. giro le posizioni sono le seguenti: Watson, seguito come da un'ombra da Depailler, più staccato Lauda e lontani, a più di 10 secondi Andretti, Scheckter, Jones, Peterson, Villeneuve. Dietro Tambay e ancora più staccati Pironi Ickx, Patrese. Ultimi Jabouille e Fittipaldi in bagarre fra loro davanti a Stommelen e Laffite che rallenta sempre più.

Infatti il francese al 13. giro rientra al box con il cambio in disordine. Il cambio è la croce di un po' tutti i piloti ma anche i freni, che in fatto di sollecitazioni sul «toboga» monegasco non è che possono esser trascurati, cominciano a dare qualche noia.

Ne sa qualcosa Depailler, che al Mirabeu quasi tampona Watson, infatti l'irlandese — causa un dritto evitato al giro prima per affaticamento dei freni — aveva pensato di anticipare un po' la frenata. Purtroppo, invece, i dischi si erano raffreddati e quindi Depailler aveva visto la coda della Brabham « piantarsi » a metà della discesa, davanti a lui, in netto anticipo sul previsto. Di questo si avvantaggiò subito Lauda che trova il tempo per farsi sotto ai due leaders della corsa.

NIKI ALL'ATTACCO

Niki, a dire il vero, ha aumentato il ritmo già da un po' di tempo, forse perché — visto che Watson e Depailler girano a suon di record — ha capito che non è giornata da tattiche. Stranamente rinunciati invece gli uomini alle spalle dei primi tre, fatta eccezione per la retrocessione di Jones alle spalle di Villeneuve. Il traffico in pista appare regolato, comunque, per tutte le posizioni e per gli spettatori che hanno versato cifre da capogiro per assicurarsi un posto in tribuna, non c'è nemmeno il brivido di un tentativo di sorpasso.

Al 20. passaggio sempre Watson davan-

ti a Depailler, Lauda, Andretti, Scheckter, Peterson, Villeneuve, Jones, Tambay, Pironi, Patrese, Jabouille, Fittipaldi, Reutemann e Stommelen e Hunt, doppiati. Villeneuve fa la mossa di mettersi alle costole di Peterson ma evidentemente la reazione dello svedese deve essere tale da scongiurare avventure perché il canadese in un paio di giri rimette tra la Ferrari e la Lotus le distanze di sicurezza.

Depailler intanto è già sulle ruote di Watson ma anche Lauda è in pieno recupero e quindi tra il 23. e i giri successivi gli spettatori si mettono in caccia di emozioni, ma nonostante la fatica che Watson, per i problemi ai freni fa per mantenere il comando, la situazione almeno per le prime posizioni non si sblocca. Watson, Depailler e Lauda, giro dopo giro, passano uno in coda all'altro ma nessuno sembra voler sferrare l'affondo. E' un peccato perché solo questi tre uomini sembrano poter dare un guizzo ad una corsa che dietro è già stata addormentata con abbondante anticipo.

Il taccuino infatti registra solo il ritiro di Jones, fermo al Casinò. Nello stesso posto poco dopo fa un testa-coda anche Tambay. Al 30. giro la classifica non vede variazioni: Watson, Depailler, Lauda, Andretti, Scheckter, Peterson, Villeneuve, Tambay, Pironi, Patrese, Jabouille,

Fittipaldi, Reutemann. Poi doppiati, Hunt, Stommelen, Stuck.

Tutta l'attenzione è ovvio già da tempo è concentrata sulla lotta tra i tre di testa. Depailler stretto nella morsa delle Brabham non sembra avere problemi, anzi sembra essere lui quello con più chances di attacco a fondo.

SENZA FRENI WATSON IN CHICANE

Infatti, dato che Watson ai problemi con i freni ha aggiunto anche noie al cambio, al 38. giro è costretto alla chicane a cedere il passo sia a Depailler che a Lauda, dato che ha infilato la scappatoia alla chicane. Si ferma intanto definitivamente ai box Ickx, che dal 15. giro aveva dovuto abbandonare, per problemi al cambio, la compagnia di Pironi e Patrese.

Così, mentre Lauda si prepara al tutto per tutto, al 40. giro si ha il rivoluzionamento della classifica con Depailler al comando seguito da Lauda, Watson, Andretti, Scheckter, Peterson e Villeneuve, come sempre a circa mezzo minuto dai primi ma sempre tutti in gruppo. Poi, a pieni giri, Pironi, Patrese, Jabouille e Fittipaldi che, vista la accelerazione del

turbo all'uscita delle curve non prova nemmeno a passare.

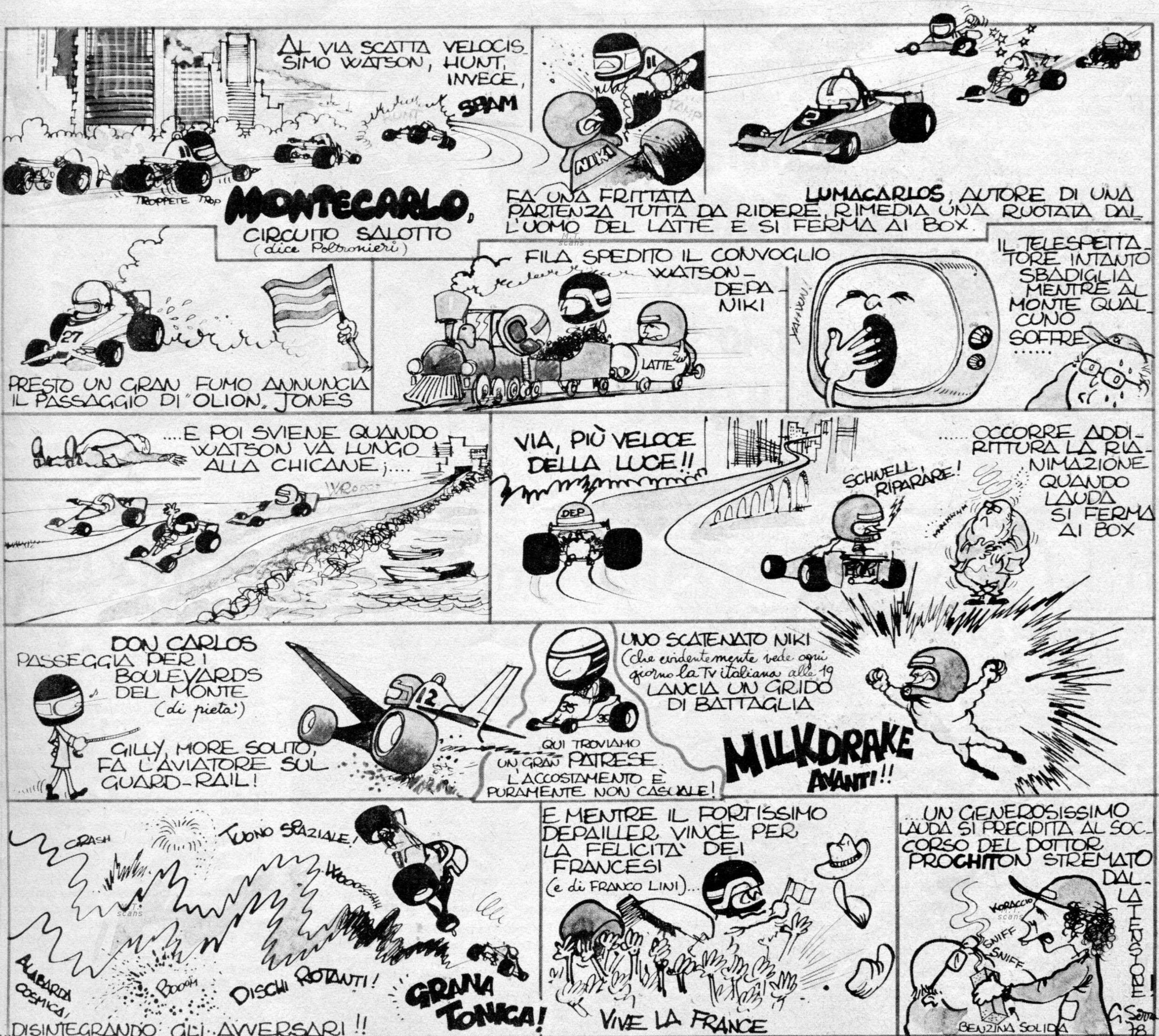
Anzi è proprio il doppiaggio del brasiliano e del turbo (in mezzo a cui si è infilato Reutemann, che dopo la foga dei primi giri ha tirato i remi in barca) che preoccupa gli stand Tyrrell e Brabham per eventuali possibili conseguenze. Ed a giudicare dalla tribuna sembrano esserci, perché Lauda al 45. giro rientra ai box. Gli cambiano la gomma posteriore sinistra che è bucata, ma Cuoghi, che è vigile, pensa di farle cambiare tutte e due. E' una mossa felice perché Niki, uscito dai boxes in meno di 20 secondi con due gomme nuove sul retrotreno, può prendere un ritmo che nessun altro pilota in gara può certo sognarsi, a quel punto.

Così, grazie all'aderenza assicurata dalle gomme posteriori cambiate, Niki, appena due giri dopo essere tornato in pista fa il nuovo record e giro più veloce nello straordinario tempo di 1'30"07.

Depailler, che cerca di non pensare a Kyalami, comunque non ha problemi, infatti al 50 giro è primo con 20"34 su Watson e 29"70 su Scheckter, che è passato al comando del gruppetto degli in-

Eugenio Zigliotto

CONTINUA A PAGINA 34



CONTINUAZIONE DA PAG. 33

seguitori dopo che Andretti al 45. giro e a quello successivo è entrato ai box con noie al manometro della benzina che perdeva e lo stava inzuppando di carburante. Lauda è già sesto, dopo Peterson che da parte sua ha già preso il largo su Villeneuve, costretto a rallentare per il deterioramento dei pneumatici anteriori.

In questa fase, oltre al recupero di Lauda, che porta il suo giro più veloce addirittura a 1'28"65, si assiste anche ad un tentativo di attacco da parte di Peterson alla terza piazza di Scheckter. Ma dura poco, infatti al 56. giro Ronnie torna ai boxes con il cambio rotto.

Considerati i distacchi, sembra proprio tutto finito invece le sorprese cominciano proprio adesso. Apre la lista Villeneuve. Dopo aver lasciato cavallerescamente passare al Portier Lauda, il canadese all'uscita del tunnel sul punto più veloce del circuito distrugge la sua sesta Ferrari contro il guardrail, pare per l'afflosciamento del pneumatico anteriore sinistro.

E' solo l'inizio del « fuoco d'artificio » finale. Infatti Watson al giro successivo, causa il difettoso funzionamento del cambio e dei freni, ripete il giochetto che in precedenza gli aveva fatto perdere la prima posizione, cioè riprende la scappatoia alla chicane. Lauda così si trova senza colpo ferire terzo, dietro Depailler, e Scheckter.

Mancano alla fine meno di dieci giri e con Depailler al comando con 29" su Jody e 38" su Niki, e più indietro Watson, Pironi, Patrese. Qualche spettatore comincia a guadagnare l'uscita. E' un errore, perché Scheckter rimane praticamente con due marce sole ed è costretto a rallentare fino a dare il passo a Lauda, che vede premiata così la sua corsa con il ritrovato secondo posto.

Obiettivamente Niki non può a questo punto nemmeno sognare di recuperare a Patrick i 22" che il francese si porta sul traguardo, per il suo primo e meritatissimo successo in una prova iridata. Dietro lui, Lauda e Scheckter che in volata riesce ad avere ragione di Watson.

Quinto e sesto Pironi e Patrese che non si può dire abbiano fatto molto più del normale per meritare questi punti nella classifica mondiale. Dietro, Tambay, Reutemann, Fittipaldi e Jabouille che è rientrato ai box a 4 giri dalla fine.

La « Marsigliese » per Depailler commuove solo i francesi perché di tifosi italiani sul percorso non ne sono rimasti molti, nonostante qualche d'uno che grida « Niki, Niki » senza però trovare molta comprensione.

e. z.

● La SHADOW aveva qui a Montecarlo le prese d'aria dei freni posteriori maggiorate, e il passo corto avendo levato il distanziale.

...ma il computer non ha poi sbagliato troppo!

MONACO - Il nostro computer non se l'è cavata male nel pronostico per Montecarlo. Gli unici errori sono stati commessi sui piloti con meno « storia » nella gara del mondiale di Formula 1: Villeneuve, Pironi e Tambay.

Per Villeneuve aveva giocato troppo a favore il fatto di poter disporre della Ferrari equipaggiata con le favolose Michelin (la sua gara fino al ritiro non era poi stata tanto male). Buona precisione invece per i piloti con più storia alle loro spalle: in classifica al traguardo troviamo infatti i pronosticati Depailler, Lauda, Scheckter, Patrese e Fittipaldi. Altrettanta precisione per i ritiri di Hunt, Jones, Peterson e Andretti.

Nella classifica assoluta, poi, i primi tre erano stati pronosticati nell'ordine per tutta la durata della gara, ed in effetti così è stato, mentre non si è avverata la defaillance finale di Depailler a favore di Lauda.

Sulla classifica finale buona precisione con il numero di classifica azzeccato, i distacchi quasi rispettati e solo sei piloti a pieni giri come previsto.

BRAMBILLA «vedovo» SURTEES ormai pensa solamente all'ALFA

MONTECARLO - Brambilla ha fatto pochi giri il primo giorno di prove con la nuova macchina. L'ha trovata abbastanza buona, solo che poco dopo ha rotto la pompa meccanica della benzina. Keegan ha invece rotto il cambio e Surtees non aveva il pezzo da cambiare così è andato dalle altre squadre che però glielo hanno negato...

Così il giovane (ricco) Keegan, tanto ben visto da Surtees, ha girato con il « muletto », appropriandosene, cosicché quando a Brambilla è successo lo stesso guasto per cercare un « repechage » impossibile, il pezzo è stato saldato. Ma poi John ha voluto montare le gomme che voleva lui e che Brambilla, avendole già provate, non voleva.

Alcuni giri, poi Vittorio ai box ha voluto altre gomme, ma ancora Surtees gli voleva dare una miscela che voleva provare. Ma al momento

di montarle ne mancavano due, che stava provando Keegan. A questo punto sono state montate le gomme che voleva il monzese, ma... i meccanici non hanno stretto bene le ruote posteriori e Brambilla è dovuto rientrare ai box per farsele serrare.

Ormai era troppo tardi, mancavano otto minuti al termine delle prove e il nostro non essendo riuscito a girare non si è potuto qualificare per la seconda volta da quando corre in F. 1.

Brambilla è scontento degli inglesi ma dice: « Se si vuol correre bisogna cadere da loro o fare un altro mestiere ». Non vede l'ora Brambilla che venga pronta la nuova Alfa-Alfa di F. 1 che è agli scoccioli all'Autodelta e che dovrebbe mettere le ruote (Pirelli) per terra entro un mese, e forse anche prima.

Nella sosta fra le due mezze ore di pre-prove, il giovedì, Merzario torna al box con la sua vettura ammutolita. Purtroppo, non riuscirà a rimetterla in grado di funzionare, e non ce la farà nemmeno a provare

L'invitato di TORINO ha gioito per lo stop MERZARIO

MONTECARLO - Il più contento di tutti, della sfortuna di Merzario nelle pre-prove di qualificazione, è stato l'invitato de « La Stampa », il quotidiano della Fiat. Arrivato in ritardo alle prove, ha chiesto informazioni al nostro Rancati sulla situazione perché « a lui risultava » che « Merzario era uscito ». Quando Rancati gli ha detto che era Rebaque che era uscito, ma che comunque Merzario era fermo lungo la pista, in panne, il nostro ha tirato un sospiro di sollievo dicendo: « ...Se Dio vuole, è nella m...! », e se ne è andato nella sua alterigia torinese ad esibirsi nel box del « gruppo »...

Le pre-prove si sono svolte in due turni di mezz'ora con un intervallo di mezz'ora per mettere a punto le macchine. Si sono presentati in otto a queste prove di qualificazione. Non c'era Ongais.

Subito in testa le due Arrows, quella di Patrese nettamente superiore a tutti grazie alla benevolenza della Goodyear che gli ha dato le gomme che saranno riservate poi solo alla Brabham, alla Lotus ed al solo Hunt.

Oltre all'ingiustizia di queste prove di qualificazione, si aggiunge anche la beffa delle gomme « buone » e « non buone » date a piacere dalla Goodyear sotto l'alto patronato di Mr. Ecclestone. Basterebbe che i « mafiosi » della F. 1 lo dicessero chiaramente chi vogliono e chi non vogliono, così gli altri possono stare a casa. Se si può infatti accettare l'iscrizione fra i privi-



legiati di un Jones che bene o male un G.P. lo ha vinto, inammissibile che entri nella rosa uno come Jabouille che ha il solo merito di guidare una macchina che ha un grande nome. Ma forse è proprio questo che interessa ad Ecclestone.

Patrese e Stommelen senza problemi dunque, e « grazie a Goodyear ». Gli altri a scannarsi a piedi nudi... Ha impressionato più di tutti, in queste pre-prove « Keke » Rosberg con la Theodore, che è arrivato a soli 32 centesimi da Stommelen con una macchina nettamente inferiore e con i soliti problemi di gomme.

Nettamente al di sopra di questi tre gli altri, nonostante le forze messe in campo. Daly aveva due macchine ma non è riuscito a fare nulla. Il suo miglior tempo è stato di 1'34"29, mentre Patrese ha girato in 1'32"30 e Stommelen in 1'33"47.

Arnoux ha fatto quello che poteva, ma oltre ai problemi di una macchina nuova ci sono anche i suoi di affiamento in F. 1, mentre Rebaque con due « fiori di Lotus » da acquolina in bocca ha girato in 1'37"29. Anche Lunger con la competitiva McLaren M 26 non ha fatto meglio di 1'39"11.

Ultimo, senza essere neppure riuscito a compiere un giro, il nostro Merzario apprezzato da tutti per il coraggio con cui affronta questa avventura. Ha con sua sfortuna fatto contento solo l'invitato de « La Stampa », tutti sono andati da lui a chiedergli che cosa era successo e a dargli una parola di

conforto. Sì, proprio di conforto, perché Arturo per la prima volta lo abbiamo visto piangere di rabbia ai box di Montecarlo.

Ma che cosa era successo? Il giorno prima la nera Merzario con filetti verdi sponsorizzata dalla « Flor Bath » e dalla Masini Sementi era stata a Monza. Quattro-cinque giri per vedere che tutto fosse a posto, e poi partenza per Montecarlo.

Qui si scalda la macchina e ci si accorge che l'acqua non va in pressione, si pensa ad una bolla d'aria mentre il meccanico dell'Autodelta Callagher sentenzia: « Motore rotto ». Spurgo dell'acqua e Merzario parte ma non ripassa davanti ai box, si pensa che un motore nuovo di zecca della Cosworth si sia rotto ma sembra impossibile. Nell'intervallo Arturo giunge ai box e dice che forse non arriva benzina, lui stesso aiuta i meccanici a cercare di trovare il guasto, i minuti passano inesorabili.

Si lavora attorno alle canalizzazioni della benzina ma la macchina si rifiuta di andare in moto. Viene spinta, viene cambiata la batteria, viene cambiata anche l'accensione, ma niente da fare. A dieci minuti dal termine, senza aver fatto neppure un giro, Merzario scende con le lacrime agli occhi dalla vettura e deve dare per forza forfait.

Si scoprirà poi che sulla macchina si era rotto l'alberino dello spinterogeno che, spostandosi, aveva mandato fuori fase il motore. Più sfortuna di così...

SOLO LA BEFFA DI WATSON HA DATO VIVACITÀ ALLE PROVE «UCCISE» DA CARLOS

Per la Ferrari NIKI ha perso la prima fila

	Tunnel	Gasometro	Box
Reutemann	220	100	147
Villeneuve	—	91	143
Lauda	—	95	152
Pironi	225	—	—
Jabouille	223	—	—
Depailler	222	90	138
Scheckter	221	—	—
Peterson	219	93	141
Watson	216	93	151
Hunt	217	—	141

Alcune velocità massime registrate nell'ultima sessione di prove per il GP di Montecarlo. Esso sono puramente indicative, e si riferiscono rispettivamente all'uscita del tunnel, al Gasometro e davanti ai box.

come promesso. Carlos entusiasma nelle stradine trasformate in pista e fa fermare i cronometri sull'incredibile tempo di 1'28"34, alla media di 134,969 kmh.

Lauda è secondo alla fine della giornata. Ha migliorato (con 1'28"84) il tempo della prima ora e mezza di prove facendo così anche cadere la riserva della Ferrari che aveva fatto osservare come il tempo di Lauda fosse stato fatto dieci minuti dopo che le prove erano terminate. La risposta è stata tipicamente francese: «Il direttore di corsa può fare quello che vuole e decidere di allungare le prove». Bontà sua...

Andretti prova con la sua nuova Lotus, ma decide che è meglio la vecchia nonostante su questa sia stato montato un cambio tradizionale della Hewland. O forse proprio per questo... Andretti è superiore di 26 centesimi al tempo di Lauda.

Bravissimo Villeneuve, che è in quarta posizione con il tempo di 1'29"40 davanti ad Hunt, Depailler e Peterson che non ha girato nella seconda ora. Depailler ha rotto il motore, Laffite il cambio, mentre Stommelen si ferma e non prova perché gli fa male

una costola (come a Lauda in Spagna) e crede di essersela incrinata.

Ci sono gli sponsor arabi, e Jones tira al massimo ed ottiene il decimo tempo della giornata con 1'30"62.

La Renault Turbo, ottiene, grazie alla Michelin, l'undicesimo tempo, davanti a Laffite, Tambay e al redivivo Ickx. Patrese ha ancora problemi ai freni e non riesce a fare meglio del 19. tempo. Ventesimo è Pironi, che non brilla in questo circuito dove l'anno scorso vinse con la F. 3.

Brambilla, con una macchina impossibile, non ce la fa ad ottenere il 22. tempo. Peggio di lui hanno fatto solo Keegan e Jarier, alla sua ultima corsa in ATS e forse in F. 1.

Nelle prove di sabato non qualificative sventa Jones (1'29"89) fra il delirio dei suoi arabi di Jeddah che trasudano contentezza e... petrodollari...

Diverse rotture meccaniche: Stuck il cambio, Jarier anche lui il cambio e Brambilla... idem (ma che la Hewland non li sappia più fare?). Pronvano tutti con il pieno e i tempi non sono ovviamente buoni.

A titolo indicativo, gli altri tempi in attesa dell'ultima ora valida:

Hunt 1'30"46, con problemi all'avantreno che vibra. Lauda 1'30"01. «La macchina è perfetta», dice. Watson 1'30"31 ha girato con il «muletto» (che poi sbatterà) perché la sua macchina ha vibrazioni sul davanti che la rendono inguidabile. Andretti, con la nuova, 1'31"23 e decide di provare e correre con la vecchia 78. Peterson 1'30"20, Reutemann 1'30"76, Villeneuve 1'31"37, Scheckter con la nuova Wolf finalmente a punto 1'30"63 e finalmente Patrese che è riuscito a mettere a punto la macchina 1'30"86.

Stommelen non ce la fa, la costola gli fa male e decide di farsi fare una puntura di novocaina per ovviare all'inconveniente.

Ultima ora di prove per lo schieramento: i box sembrano un girone dell'inferno. Di Lauda e Watson vi abbiamo detto in apertura, Reutemann non riesce a migliorare e la sua miglior tornata è quella di giovedì in 1'28"34, ma tale da far piegare le ginocchia a tutti.

Anche Andretti non migliora e dopo appena dieci minuti succede il finimondo. Entra Watson con la sospensione posteriore piegata, anche Villeneuve, piega la sospensione anteriore destra e prende il «muletto», Scheckter rompe un'altra volta il cambio nella nuova Wolf e prova con la vecchia.

Jarier fa un testa-coda, Patrese esce prima del Casinò e distrugge la macchina e partirà con quella di Stommelen per finire le prove.

In mezzo a questo caos migliorano Depailler, che è in terza posizione con il tempo di 1'29"14, e Hunt con il tempo di 1'29"22. Ironia della sorte, in quarta fila sono assieme Peterson che ha migliorato portando il suo tempo a 1'29"23 e Villeneuve con 1'29"40, il tempo di giovedì.

Scheckter e Jones sono in quinta fila con il tempo fatto negli ultimi minuti di prove, così come Tambay, Jabouille e Pironi.

Patrese, nonostante le tante disavventure è in settima fila davanti a Laffite, Ickx, Stuck, Keegan, Stommelen e Fittipaldi ultimo dei qualificati.

Sono escluse le due ATS di Mass e Jarier, per manifesta inferiorità, la Shadow di Regazzoni che aveva un motore che non tirava più di 9.000 giri, e la Surtees di Brambilla con tanti di quei guai che Omero potrebbe scrivere un'altra «Odissea».

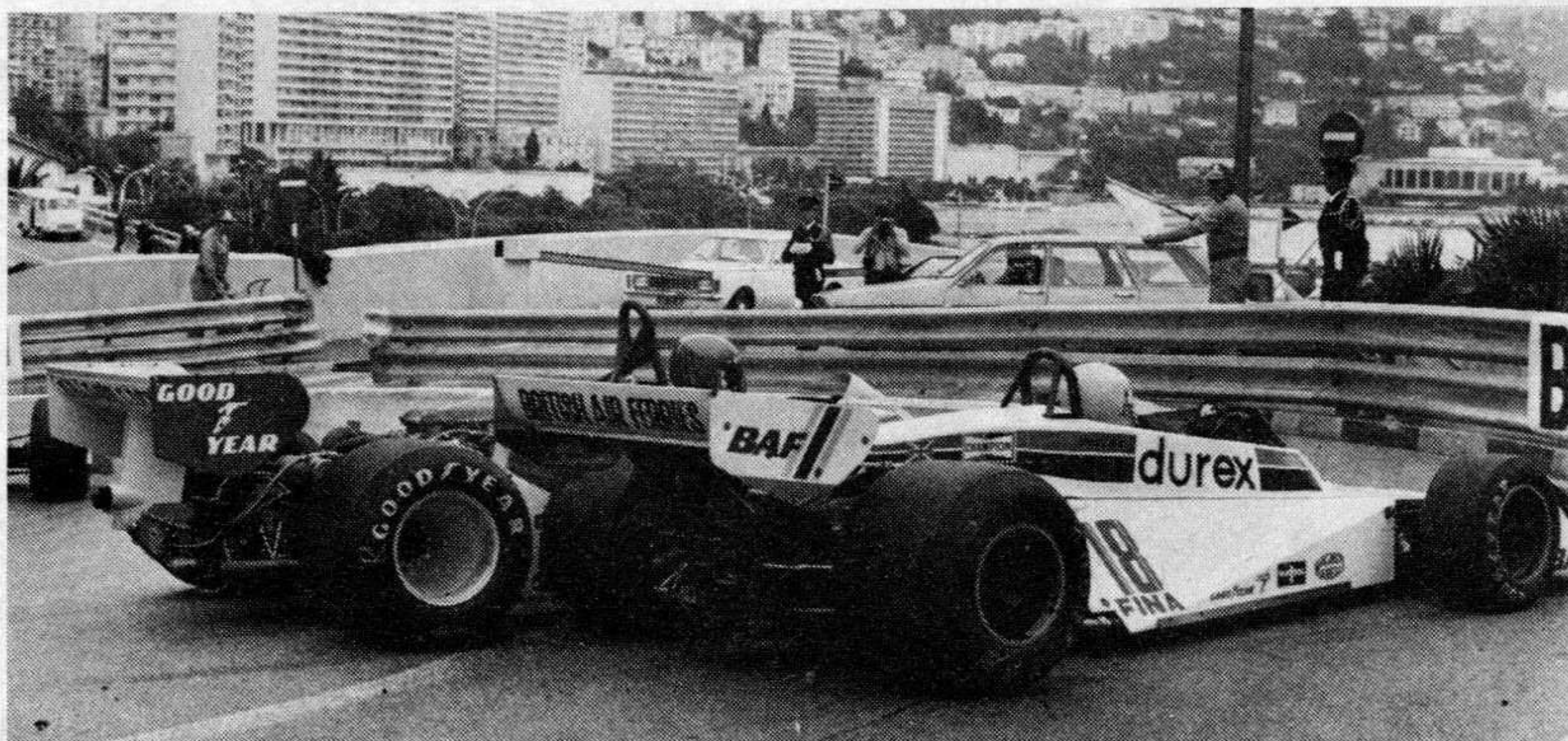
cev.

REUTEMANN non «vedeva» DEPAILLER

● REUTEMANN sugli altari di Montecarlo (dopo le due giornate di prova che portano la sua firma). Una Ferrari stupenda con le scarpe giuste. Dice Reutemann: «... La macchina è perfettamente a posto, temo solo che venga a piovere, non penso al campionato perché è lungo, ancora 12 gare, praticamente deve ancora cominciare... Chi temo di più: praticamente tutti, in particolare Andretti, Peterson e Lauda...».

WATSON dopo l'impennata degli ultimi dieci minuti con la quale ha strappato il secondo posto in prima fila a Lauda: «... Ho avuto parecchia sfortuna nei due giorni di prove. Anche l'ultima toccatina al Casinò non ho capito come sia successa. I meccanici ai box sono stati eccezionali a ripararmi la macchina e a permettermi di partire per gli ultimi 10 minuti, e sono riuscito a fare un buon tempo forse mi sarei avvicinato di più a Reutemann se avessi potuto provare di più...».

LAUDA: «... Io non provato, perché impossibile per me andare più forte e avvicinarmi a Reutemann, io contento di secondo posto dietro Ferrari, ma va bene anche terzo, corsa lunga...».



Keegan e Stuck in pieno «litigio» al tornantino della vecchia stazione

ANDRETTI: «... Credevo di partire in prima fila qui a Montecarlo, sono deluso... anche la 79 credevo andasse meglio, ma userò la vecchia 78 ancora competitiva. In gara, se la macchina tiene, starò buono buono e cercherò di fare dei punti...».

HUNT: «... Impossibile avvicinare la Ferrari qui a Montecarlo: troppo superiore. Speriamo nei circuiti veloci che la mia McLaren vada meglio, siamo competitivi anche con le gomme Goodyear, cheché ne dicano tutti, io non le cambierei con le Michelin...».

PETERSON: «... Che gomme ho usato? Goodyear...». Nere? Gli chiediamo (ride). «Sì, nere e della miscela 60.98...».

TAMBAY: «... Il primo giorno di prove ho avuto parecchi problemi, ma poi la macchina l'ho messa a posto bene, mi è rimasta un po' sottosterzante, ma alla fine sono stato contento dell'undicesima posizione, quasi non ci speravo neppure...».

PATRESE: «... Prove sfortunate se non faceva quell'errore forse con la mia macchina potevo fare meglio...».

FITTIPALDI: «... Incredibile: non sono neppure riuscito a provare: non avevo materialmente le gomme da montare sulla macchina, onestamente speravo in qualcosa di più qui a Montecarlo. Si vede che non erano le mie giornate giuste...».

REGAZZONI: «... Di non qualificarmi proprio non me lo aspettavo, nell'ultima ora decisiva il motore ratava in modo incredibile e non riuscivo a prendere più di 9000 giri, avevo Ickx alle spalle che mi ha passato come se fossi fermo...».

JARIER: «... Come volevasi dimostrare, stop. Ho finito con l'ATS... Dovrebbero cambiare troppe cose per restare...».