



IL FURBO PILOTA IRLANDESE METTE ZIZZANIA (NELL'INTERESSE BRABHAM) E PROPONE ANCHE DI RINVIARE I GRAN PREMI AL GIORNO DOPO SE PIOVE

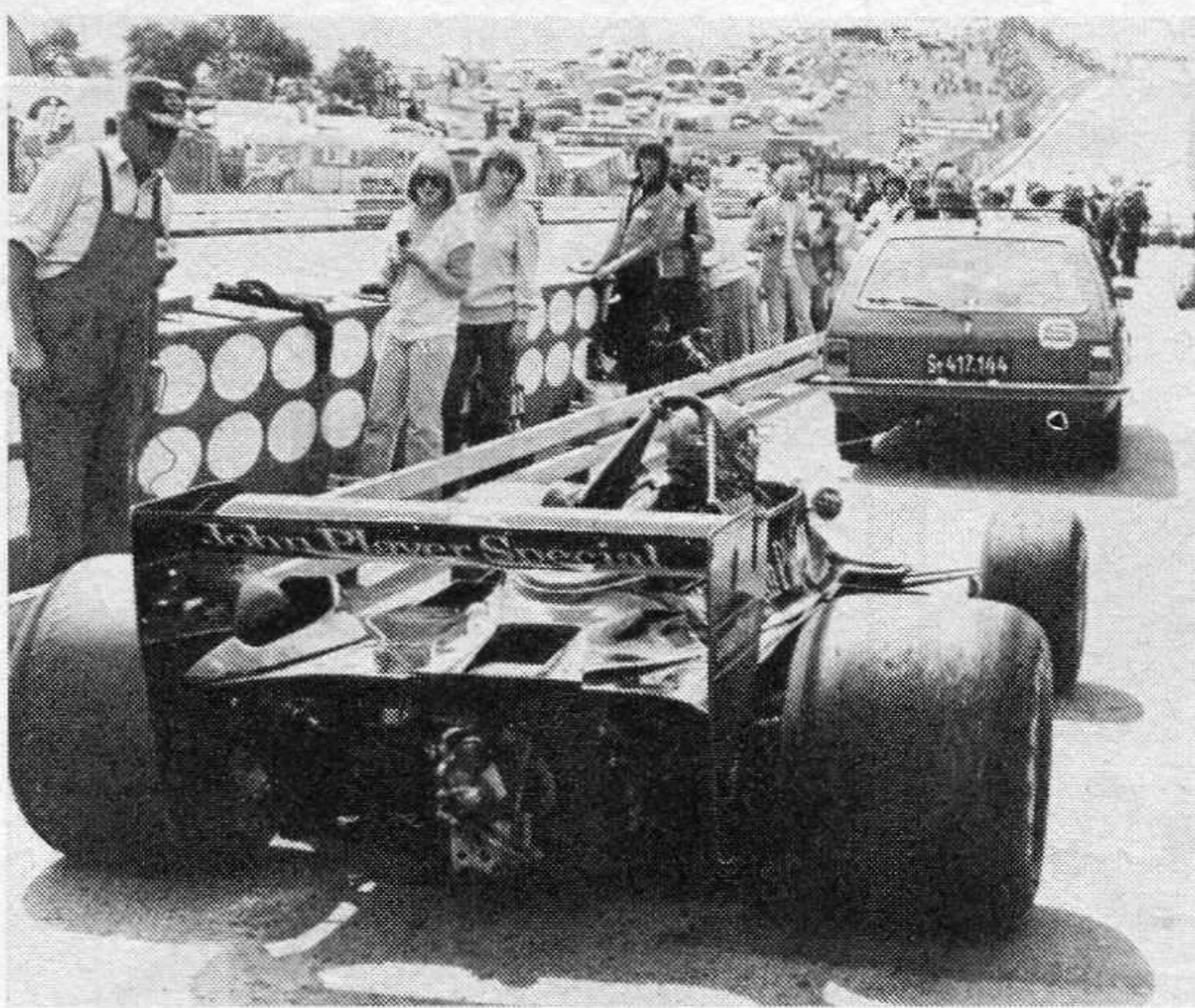
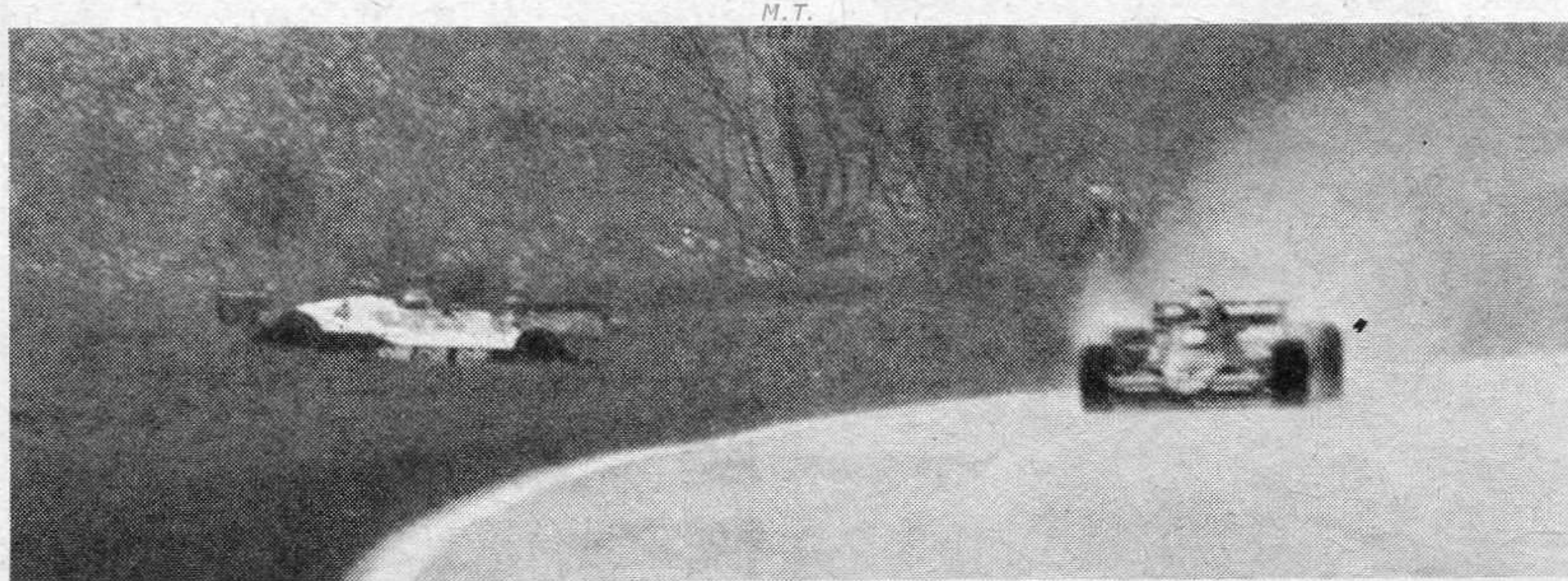
PETERSON punti a vincere il titolo!



ZELTWEG - Al GP d'Austria è certamente stato un fine settimana caotico, grazie al tempo di Zeltweg che sembra mostri abitudine di diventare brutto proprio quando arriva il circo di GP. Ritengo sia ora che il mondo dei GP cominci a considerare molto seriamente la situazione quando piove. O ci si rassegna, aspettandosi che si crei ogni specie di caos o si adotta il sistema americano di rinunciare a correre con la pioggia e di rinviare ad altro giorno.

Io personalmente sono favorevole al sistema di controllo della pioggia perché le corse sotto la pioggia non provano niente. Non è che abbia paura di correre sotto la pioggia, ma francamente gli spettatori non ricevono la contropartita che meritano.

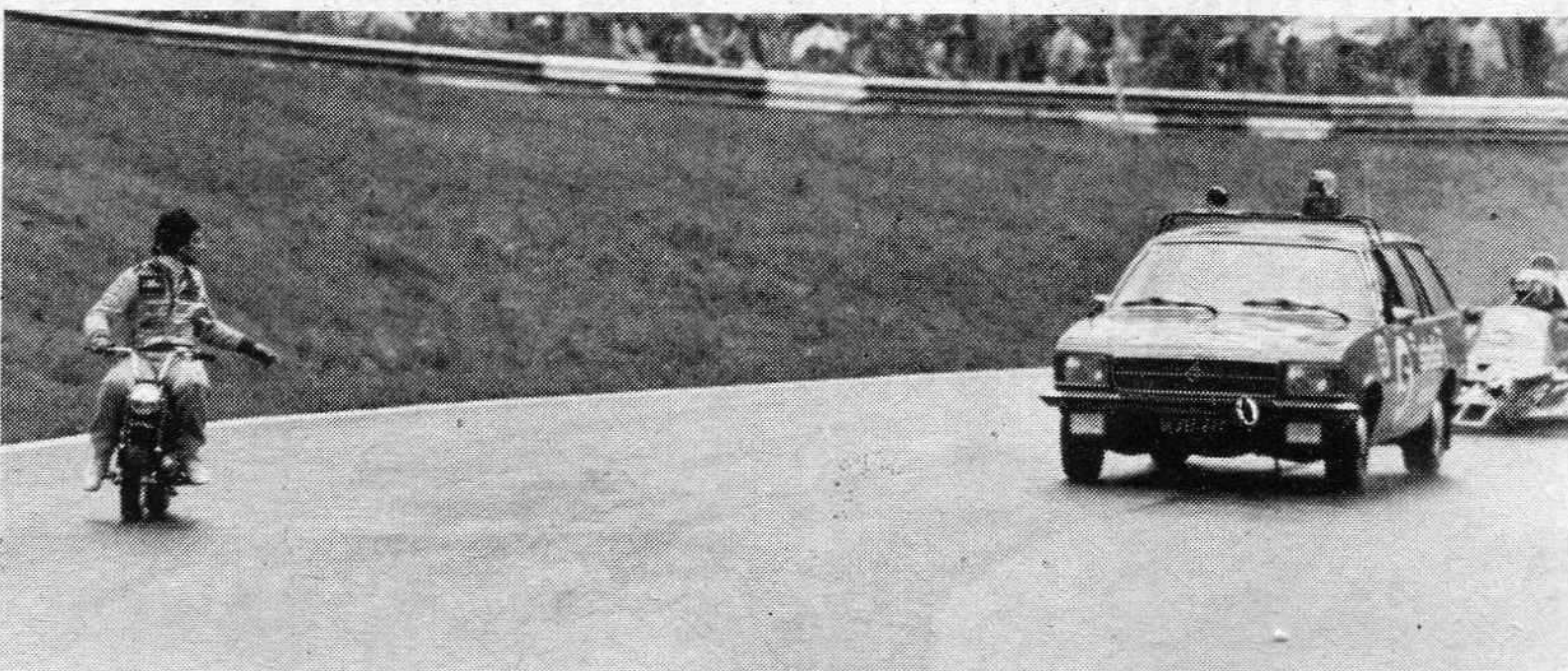
Come si è visto in Austria Ronnie Peterson è stato vincitore meritevole e chiunque poteva rendersi conto che avrebbe vinto. Ma le parti della corsa sono state messe insieme, sommando i tempi per dare la classifica totale, e ciò avrebbe potuto molto facilmente confondere. Siamo stati semplicemente fortunati che non sia stato così. La soluzione per me migliore sarebbe stata di fissare il GP al sabato e usare poi la domenica come giorno «di riserva» in caso di pioggia. Forse ciò non andrebbe a genio ad alcuni organizzatori, ma sarebbe un



In alto, Chapman tra Peterson e Andretti. Sopra, Pironi scivola nel prato; tra turbini d'acqua passa Watson

A sinistra, Ronnie Peterson rientra ai box non propriamente con i propri mezzi: è trainato da questa auto

Sotto, Riccardo Patrese è andato in motorino a dirigere il recupero della sua Arrows dopo l'uscita di pista



modo per aggirare il problema.

Tre dei principali piloti hanno distrutto la loro macchina all'Osterreichring, oltre al danno subito dalle altre macchine. Quando piloti del calibro di Niki e James volano fuori strada, c'è qualcosa che non va. E' stupido perciò insistere.

Per quanto riguarda l'incidente di Mario, la situazione è piuttosto diversa. Considerandolo, almeno da ciò che ho visto, sembrava come se avesse commesso un errore fondamentale, sebbene ci possano essere state delle circostanze di cui non ho saputo niente. Ma qualunque siano stati i motivi, non ha ottenuto punti, mentre Ronnie Peterson ne ha segnati nove. Ora Ronnie può veramente tentare di aggiudicarsi il titolo. Non so di preciso che cosa ci sia scritto sul suo contratto ma, se fossi al posto suo, non ne terrei conto affatto, cercando a tutti i costi di vincere il campionato. Rimangono ancora quattro corse da disputare e Ronnie potrebbe farcela facilmente. Ha guidato così bene quest'anno! Mentre Mario ha avuto tutti quanti al suo servizio, la Lotus, la Goodyear ecc., Ronnie ha dovuto accontentarsi di ciò che gli hanno dato. Ma è stato lui a raccogliere i punti, mentre Mario o ha vinto o non è ar-

John Watson

CONTINUA A PAGINA 10

Vorreste dare un passaggio a Beethoven?

Pensate sia impossibile?

Se il vostro apparecchio di bordo è collegato con i favolosi altoparlanti **JENSEN**, l'illusione è quasi perfetta: la maestosità della "Pastorale" o la furia scatenata dei Pink-Floyd invadono la vostra auto creando le più eccitanti sensazioni sonore. Come nella realtà. Come sicuramente non avete mai sentito prima d'ora, indipendentemente dalle dimensioni e dal modello della vostra automobile.

E tutto questo è possibile perchè gli stupendi **JENSEN** sono gli unici altoparlanti al mondo ad altissima fedeltà appositamente costruiti per l'uso in automobile; potete scegliere tra **48 modelli** diversi quello che più si adatta alla vostra auto ed ai vostri gusti.

JENSEN è il numero 1 degli altoparlanti per auto in America, Inghilterra, Danimarca, Germania, in poche parole, in tutto il mondo! **JENSEN** è ora disponibile anche in Italia. **Richiedeteci il depliant illustrativo e l'indirizzo del punto di vendita della vostra città usufruendo del tagliando allegato.**



JENSEN

SCHILLER PARK, ILLINOIS 60176 U.S.A.

agente esclusivo per l'Italia:

GENELC srl
Via Francia, 30
0143 TORINO
Tel. (011)
47015

M.T. scans

TAGLIANDO da spedire alla **BERTINI-Auto-radio - Via dei Mille, 30 - TORINO**
Vogliate inviarmi gratuitamente il depliant illustrativo

Nome e Cognome _____
Indirizzo _____
Città _____
N° Codice _____

AS

CONTINUAZIONE DA PAG. 9

rivato al traguardo. Non ho niente contro Mario, ma non posso fare a meno di mettermi al posto di Ronnie. Io cercherei di vincere il titolo, non ci sono dubbi su ciò.

MI SPETTAVA BANDIERA NERA!

La mia gara in Austria si è rivelata una delusione su una pista che mi ha dato delle soddisfazioni. Tutti alla Brabham lavorano sodo per portare le macchine al livello delle nuove specifiche della BT46C, con i radiatori montati subito dietro alle ruote anteriori. Sfortunatamente non siamo riusciti ad ottenere un buon equilibrio nella prima sessione di prove e poiché il tempo era minaccioso si è deciso di tornare alle specifiche dei radiatori anteriori. La BT46 fu progettata con il musetto stretto e tutto il resto è solo un compromesso. La macchina a ventilatore costituiva il modo migliore per risolvere il problema, ma ciò è ormai storia, e questo è l'unico altro modo per venirne a capo. Faremo delle prove esaurienti con questa nuova costruzione, senza la pressione delle sessioni di prove ufficiali e forse già a Zandvoort correremo in questo modo, altrimenti a Monza.

Benché ci trovassimo in Austria, vale la pena di sottolineare che Niki non ha ricevuto un trattamento speciale o privilegi nei confronti di altri teams. Bernie Ecclestone ci tratta alla pari e non gli importa chi di noi vinca. Riceviamo entrambi lo stesso trattamento. Non ho ricevuto niente di speciale a Brands Hatch e Niki non lo ha avuto sul suo circuito di casa. E' così che dovrebbe essere. Ritengo che la combinazione Niki e mia funzioni bene e nonostante le voci vorrei che continuasse anche l'anno prossimo.

Sono stato contento del modo in cui funzionava la mia macchina in corsa e, di fatto, ho preso « il comando » all'8. giro, dopo che Ronnie era uscito di pista. Così sono stato il primo a prendere la bandiera rossa, ma il regolamento stabiliva naturalmente che le posizioni alla fine del giro precedente determinassero lo schieramento di partenza per la seconda partenza. Dopo di ciò tutto è andato male e per la prima volta nella mia carriera di F.1 ho permesso che il motore si spegnesse sulla linea di partenza. Ci hanno tenuti fermi a lungo nelle posizioni di partenza e avevo intenzione di ingranare la marcia quando veniva accesa la luce rossa. Ma poi, quando la luce è stata accesa, la marcia non voleva inserirsi pulitamente con i giri al-

ti. Così ho tolto il piede dal gas per facilitare l'operazione e il motore cominciava a « tossire », « sputacchiare », infine si è spento. In quel momento la luce passava al verde e sono rimasto lì. Infine mi hanno spinto per partire. So che mi avrebbero dovuto dare la bandiera nera, mi ero preparato a questa possibilità e ancora non so perché non lo abbiano fatto.

Per la stessa ragione ritengo che Reutemann o Patrese non avrebbero dovuto ricevere l'autorizzazione a prendere il via. Erano fucri corsa prima che essa fosse fermata. Entrambi avevano abbandonato la loro macchina. Per questa ragione Patrick Depailler è stato decisamente spinto alla partenza del giro di riscaldamento; avrebbe dovuto essere squalificato, eppure Derek Daly è stato squalificato per essere stato spinto dopo un testa coda e quando era finito nell'erba. In Germania Hector Rebaque è stato spinto al via e ha potuto continuare, aggiudicandosi perfino un punto, eppure James è stato squalificato per aver preso una scorciatoia. Queste incoerenze succedono, organizzatori differenti interpretano il regolamento in maniera differente, e nonostante la sua risistemazione il regolamento rimane vago. La situazione necessita di una severa revisione.

PREOCCUPANO LE CORSE IN BMW

Si parla attualmente parecchio della serie BMW Pro-Car dell'anno prossimo. L'idea è buona, e dovrebbe fare spettacolo. Bernie e Max Mosley sono fiduciosi di poter superare ogni controversia con Case costruttrici rivali. L'unica cosa che mi preoccupa è la possibilità di incorrere in uno stupido incidente in una di queste corse, fratturandomi il pollice o roba del genere. Immaginate se mi capitasse proprio prima del GP di Monaco!

Il mio verdetto finale del fine settimana austriaco è che è stato un fiasco. L'intera faccenda si lascia riassumere nel fatto che le prove hanno dovuto essere sospese quando una squadra di paracadutisti austriaci è arrivata un'ora in ritardo. Poi, immaginate, ho sentito che un certo team, che disponeva di tre piloti per solo due iscrizioni, stava inserendo un altro pilota per aumentare le possibilità di ottenere un posto nello schieramento di partenza!

Ho ora l'intenzione di prendere le cose un po' meno sul serio prima del GP d'Olanda, perché se la battaglia di Mario e Ronnie continua, forse possiamo farvi una sorpresa, o due.

j. w.



erano poco lontani, assieme a Colin Chapman, per cui tutte le mattine si veniva a realizzare un grosso trasporto aereo dai pressi di Klagenfurt fino all'aeroporto militare di Zeltweg.

Io ho viaggiato sul confortevole Lear-jet di Niki Lauda, mentre Jody il primo giorno è arrivato a Zeltweg con il Jet Ranger di Walter Wolf. La sera precedente Jody aveva sentito Niki commentare che « aveva lasciato perdere le lezioni di volo in elicottero perché troppo pericoloso a meno che uno non sia un professionista

come un botto quando il mio motore si è disintegrato dopo un paio di giri. Sono ritornato ai box a passo di marcia per riferire a Teddy Mayer della disintegrazione, in tutto in perfetto stile militare: sbattuta di tacchi, saluto e quindi passaggio all'auto di riserva.

Più tardi avremmo scoperto che la M26 di Patrick Tambay era regolarmente una delle più veloci vetture nel tratto cronometrato. Mi era stato detto più volte, con molta gentilezza fin dai tempi del G.P. di Svezia, che con la più nuova scocca dell'auto di Patrick

china era stata riscaldata, equipaggiata con gomme da qualificazione, pronta per l'af-fondo quando la sessione è stata fermata. Al momento in cui è stata ripresa, la pioggia ha interrotto il nostro programma. In effetti dopo ho fatto alcuni giri con i nuovi Goodyear tassellati da pioggia, ma ne ho ricevuto l'impressione che il disegno dei vecchi pneumatici si adattasse meglio alle caratteristiche del telaio della M26, almeno come l'avevamo preparata.

I saccentoni dei box hanno formulato una interessante teoria sul perché Ronnie, no-

Sul bagnato è proprio meglio guidare da «vecchie signore»

BARCELONA - Ritornare in Spagna dopo il Grand Prix è diventata una specie di spedizione in questi giorni in cui i controllori del traffico aereo fan di tutto per rallentarlo, per cui sono particolarmente felice di annunciare una sonora vittoria realizzata un paio di settimane fa, quando ero di ritorno da una serie di test con la Marlboro McLaren a Zandvoort. Mi era stato detto che non ci sarebbero state possibilità né quel giorno né il giorno successivo e invece riuscii a farmi dare un passaggio su un Charter della Martini che partiva da Amsterdam e che sarebbe atterrato su uno sconosciuto aeroporto a circa 100 km da Barcellona. Un taxi fece in tempo a portarmi in orario all'aeroporto di Barcellona per permettermi di agguantare l'ultimo posto libero sul volo per Malaga, che mi consentiva di essere trionfalmente a casa la sera stessa.

IN JET CON NIKI LAUDA

Per il G.P. d'Austria Teddy Mayer aveva prenotato per Patrick e per me allo Schloss Seefelds, uno splendido hotel sulle rive del Worther See, dotato di tennis, motoscafo per lo sci d'acqua e wind-surfing ma non mi è stato possibile godere di tutte queste attività sportive offerte, perché l'hotel è a due ore di macchina dall'autodromo. Niki Lauda, Jochen Mass e Jody Scheckter avevano prenotato anche loro allo stesso hotel, mentre Mario Andretti e Ronnie Peterson



Anche Vittorio Brambilla, che pure non guida come «ur.a vecchia signora» con le slicks sotto la pioggia (ricordiamo la sua vittoria a Zeltweg proprio sotto il diluvio) non è stato immune dall'uscita di strada nel GP Austria '79. Ma Hunt, una volta tanto, non si riferisce a lui nel sottolineare la critica di Andretti a Reutemann, ma polemicamente al pilota della Lotus, da un po' nel mirino di tutti i colleghi inglesi (forse perché vince troppo)

a tempo pieno». Jody è arrivato all'autodromo un po' verdolino in faccia perché, anche se il volo era stato impeccabile, sapeva che la licenza di pilota d'elicottero di Walter Wolf era ancora fresca d'inchostro.

Gli allenamenti avevano dimostrato ancora una volta che la mia Marlboro McLaren non riesce ad essere veramente competitiva, nonostante il buon bilanciamento e le buone caratteristiche di guida. In compenso la Renault appariva enormemente progredita, anche perché indubbiamente il veloce circuito austriaco si adatta alle caratteristiche del turbo con il risultato che il mio vecchio amico dei tempi della F. 3 Jean Pierre Jabouille è risultato secondo solo ai gemelli della Lotus.

Nella seconda sessione di prove le mie residue speranze di portarmi un po' più avanti nella griglia di partenza sono andate in fumo letteralmente

avrebbe dovuto rivelarsi un sostanzioso miglioramento. Questa è stata perciò l'occasione in cui ho preso la decisione di provarla, il giorno successivo. Durante la notte il sedile e i pedali sono stati modificati e nella sessione di prove non ufficiali del sabato in due giri ero già più veloce di quanto non fossi stato nelle prove ufficiali con la mia vettura. La macchina di Patrick non mi è apparsa diversa in nessun senso rispetto alla mia. Semplicemente andava più veloce.

«DERAPARE» ALLA RONNIE

Di conseguenza si decise che io la guidassi nell'ultima ora di prove ma, con una mossa sorprendente, gli organizzatori fecero coincidere un lancio di dimostrazione di otto paracadutisti con l'inizio della qualificazione finale. La mia mac-

nonostante le gomme a mescola più dura, sia stato ancora una volta più veloce di Mario nelle qualificazioni. Secondo questi «esperti» lo stile «a derapata» di Ronnie permetterebbe ai pneumatici della sua 79 di raggiungere la temperatura ideale di funzionamento. Un po' meno facile da spiegare, anche per i «sapienti», è stato il perché la Lotus dello svedese fosse stata dotata di due quarte marce all'inizio della sessione finale di prove.

L'Osterreichring è quasi altrettanto difficile quando il Nurburgring per quanto riguarda le previsioni del tempo e anche prima dell'inizio della gara la maggior parte dei teams si aspettavano che il Gran Premio sarebbe stato interrotto ad un certo punto. Dopo una discreta partenza mi sono reso conto di essere

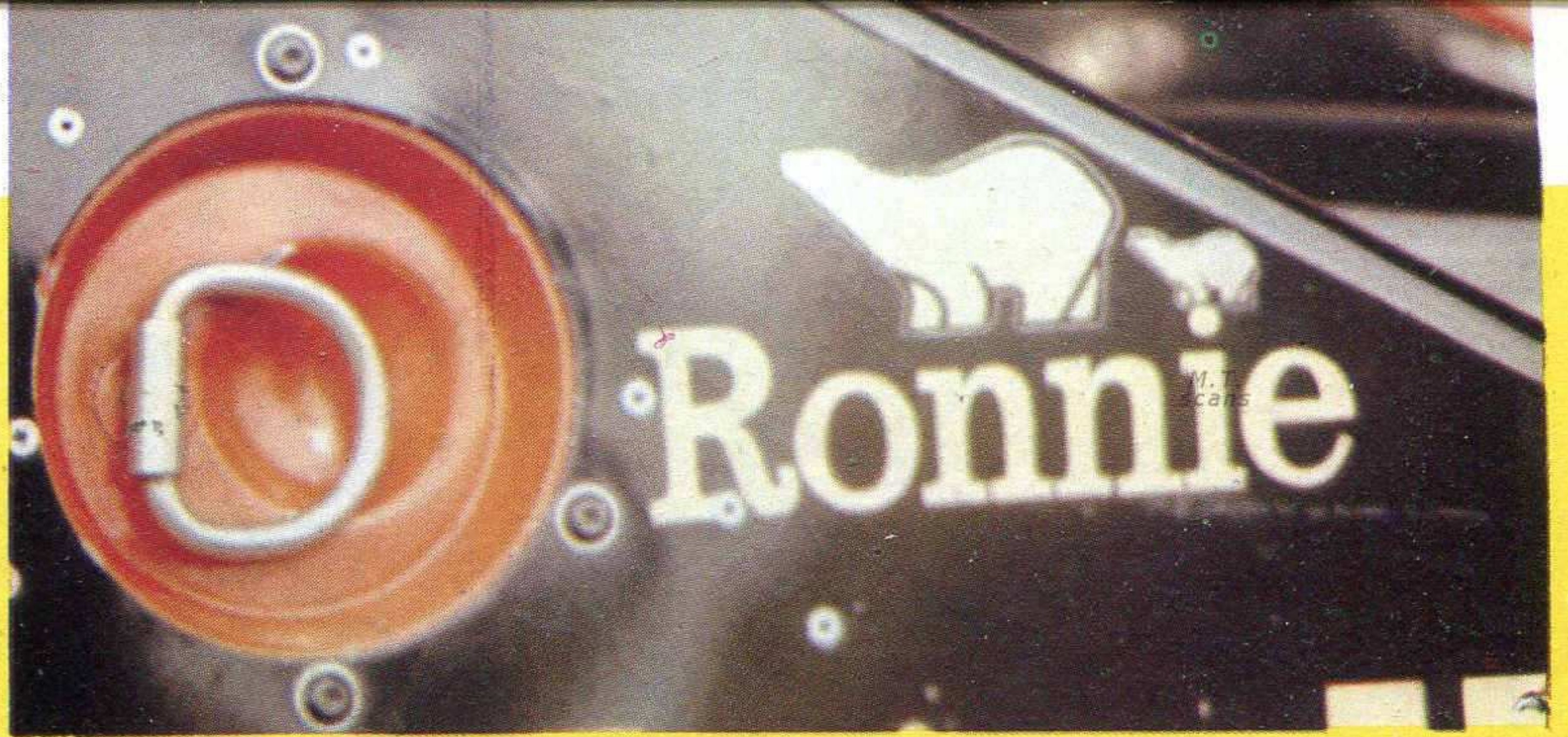
James Hunt

CONTINUA A PAGINA 17



La famiglia dell'ORSO

Da quando gli è nato un bambino, sulla JPS n. 6 di Peterson è apparso, accanto all'Orso Bianco, suo simbolo, anche il miniorsetto



Apri l'occhio

Chiti cronometra tutto, ormai. Anche le chiacchiere dei piloti (a destra) al briefing. Chissà se vorrà sapere esattamente cosa NIKI dice dell'Alfa-Alfa. Lauda se ne infischia... Ma anche di Scheckter neo-ferrarista? Apri l'occhio, sembra dire Jody; al già ossequioso Reutemann (che aveva garantito di non rivolgere la parola al nuovo arrivo; ma non è detto rimanga a Maranello)



WEVE WORKED ALL DAY AND
HALF THE NIGHT,
TO GET THIS CAR OF YOURS
JUST RIGHT,
THE LOTUS WILL NOT LAST
BECAUSE YOU'LL SET UP SUCH
THE RACE.
A PACE.
SO GO ON KING RAT BEAT
THE PACK
PLEASE BRING US SOME
LAURELS BACK
THE SHOP

John Player Special



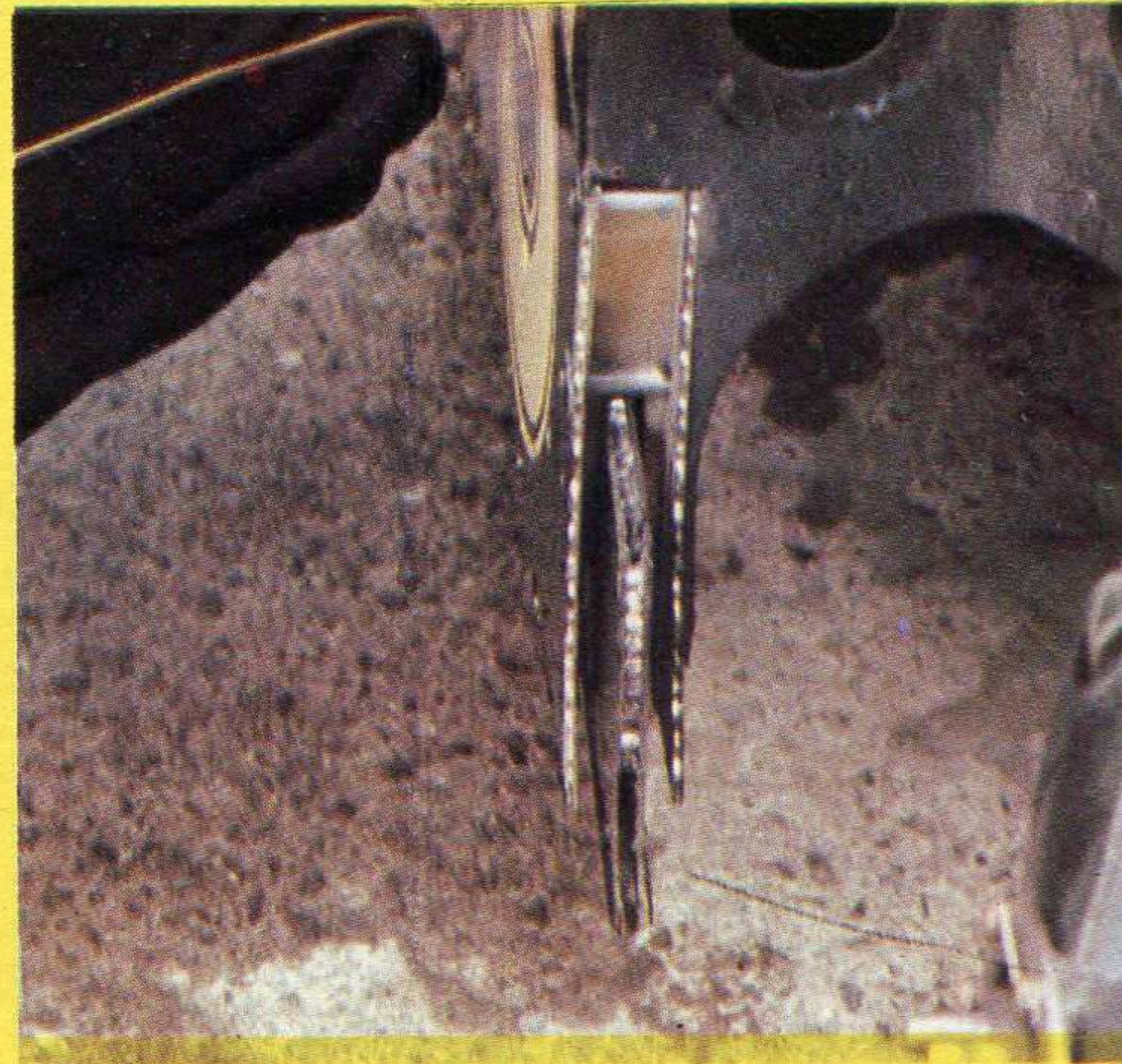
La preghiera del meccanico

Ormai istituzionalizzata la famosa «preghiera del meccanico», scritta dagli uomini Brabham dopo lunghe notti di lavoro per invitare Lauda e Watson a ricompensarli con qualche successo senza maltrattare troppo (di nuovo) le macchine. Però (a sinistra) non sembra che Ghedini la stia recitando a Hunt, anche se sarebbe meglio (per lui), altrimenti cosa pensare di tanta confidenza?



Fotonotizie CEVENINI

In quanto a scritte sugli alettoni gli inglesi sono maestri. Ricordate la McLaren? L'humour l'ha sfoderato anche il team Arrows. Se basta a consolarsi da quella sentenza...



Il segreto di allori

Allo schieramento di decals d'onore sulle «ali» Lotus, manca il sigillo austriaco. La foto è stata scattata prima della nuova vittoria. Ma non sarebbe giusto dimenticare il segreto di tanti «allori», quella minigonna di cui tanti parlano ma che pochi forse saprebbero descrivere. Quella che vi presentiamo (ancora una volta) è la parte terminale, l'appendice mobile che è la più discussa dai teams rivali

Cavallino super

Un nuovo alettone Ferrari? No, è una F. 3 austriaca. E l'«Avanti» cavallino non è un incitamento, ma un abbinamento pubblicitario. E' la benzina austriaca che si fregia proprio di questo simbolo e Maranello non l'ha potuto vietare



ANOTHER NEW CAR FROM ARROWS

passato dal sesto al quinto posto nel corso del primo giro quando, assieme al resto dei partenti, ho superato Mario Andretti che stava pattinando all'indietro lungo il guard rail spargendo in giro pezzi di fibreglas nero e oro. Mario si era impegnato in uno dei suoi famosi sorpassi nel primo giro e ne stava pagando il prezzo. In questa occasione è stato Carlos Reutemann a dargli la scodata: « Carlos stava guidando come una vecchia signora » secondo Mario Andretti. Con tutto il rispetto, gli slicks su una pista bagnata mi sembra che dovrebbero richiamare un po' di cautela da vecchie signore.

Benché nella parte posteriore del circuito avesse iniziato a piovere furiosamente già dal terzo giro, abbiamo dovuto aspettare fino al settimo che la bandiera rossa e nera fosse esposta per fermare la corsa. A quel punto per alcune vetture equipaggiate per gli slicks era diventato impossibile perfino affrontare la salita dopo i box a causa dell'acqua che vi scorreva copiosa e che impediva ai pneumatici di fare presa sull'asfalto.

INTERPRETI FURBI

Quando siamo arrivati ai box è scoppiato il pandemonio: Bernie Ecclestone stava aggredendo Colin Chapman in quanto la Lotus di Ronnie Peterson era stata rimessa in pista da alcuni volonterosi dopo la sua escursione, nel contempo Jackie Oliver si sentiva annunciare che Patrese non sarebbe stato incluso nella nuova griglia benché la malandata Arrows fosse rientrata coperta di erba dopo una rimarchevole escursione fuori strada, legata ad una corda. Nel frattempo il team-manager della Ferrari andava avanti e indietro per la corsia dei box brandendo il libro giallo della FIA. Visto che questa era la prima volta che la nuova procedura per il bagnato veniva applicata, non si può dire che fosse una sorpresa rilevare alcune interpretazioni fatte ad arte dagli interessati.

Per quanto mi riguarda la ripresa della gara mi ha visto coinvolto molto marginalmente in quanto sono stato tamponato da Derek Daly, mi sono girato e ho sbattuto contro il guard rail abbastanza forte da danneggiare la sospensione della McLaren Marlboro. L'irlandese Daly ha fatto una bella corsa con la Ensign arrivando a conquistare addirittura il quarto posto dietro una compagnia di grossi specialisti del bagnato, prima di andare a finire anche lui per i campi.

j. h.