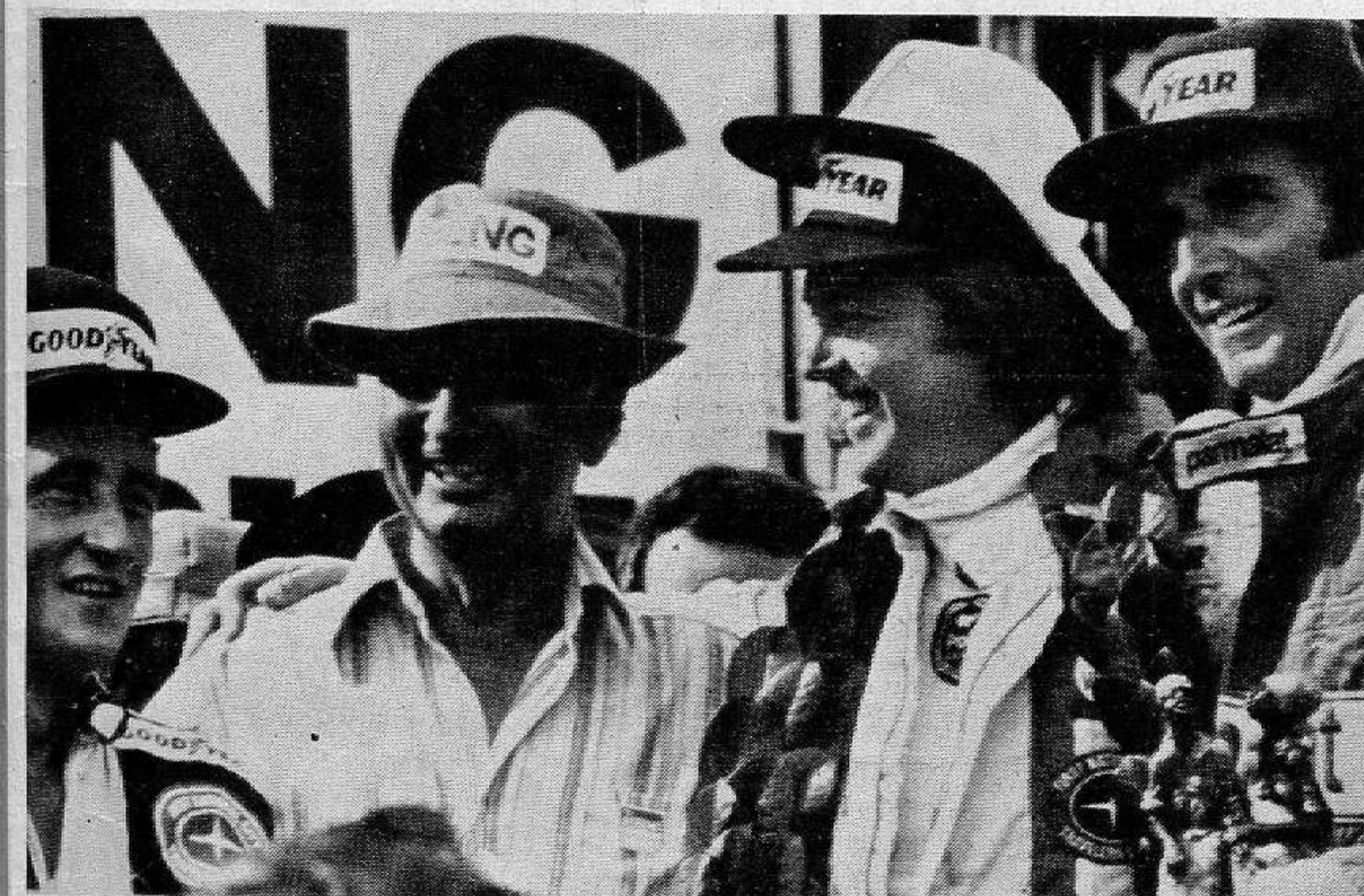


Non premia
i più bravi
il SUD AFRICA

Con Andretti e Depailler
a corto di benzina (negli
ultimi 15 km.) Peterson 1°

RICCARDO cuor di leone



Depailler, Peterson e Watson, rispettivamente secondo, primo e terzo nello straordinario GP del Sud Africa, sorridenti sul podio. Sul podio, e sul gradino più alto, poteva esserci Patrese che prima della delusione, dal box di Kyalami, aveva voluto fare questa dedica ai lettori di Autosprint



ai lettori
di **AUTO**
SPRI
NT

Gli uomini

Non piangeva
solo RICK

♥ **KYALAMI** - Lasciandosi prendere per una volta da eccessivo entusiasmo, cosa che non gli era abituale, un grande giornalista che ci è stato maestro ed esempio scrisse, un giorno del 1961, che «avevamo un nuovo Varzi». Era il giorno dopo la vittoria di Giancarlo Baghetti a Reims, in un Gran Premio di Francia che era stato drammatico per il successivo ritiro di Von Trips e Ginther ed il ritardo di due giri di Phil Hill, piloti ufficiali della Ferrari.

Giovanni Canestrini, che aveva visto la gara francese alla televisione, ed aveva gustato il guizzo di Baghetti davanti alla Porsche di Gurney, sulla linea del traguardo, si era entusiasmato oltre misura, ché l'accostamento con Achille Varzi era davvero eccessivo. L'avvenimento, tutta-

Le macchine

Niente allori
per le «debs»

♣ Manca **LAUDA**, del gruppo. Lo abbiamo lasciato per ultimo non perché abbia meritato meno, ma perché parlando di lui si arriva a parlare delle macchine. Lauda aveva la nuova **BRABHAM BT 46**, che è stata messa a punto nella settimana di prove preliminari. Una messa a punto che egli definisce al settanta per cento, intendendo che c'è ancora margine di miglioramento. Con la nuova macchina Lauda è stato tra i primi e con autorità. Ha avuto anche lui qualche preoccupazione con le gomme, ma soprattutto un progressivo calo del motore dovuto al surriscaldamento del lubrificante. Il motore si è rotto, alla fine, e chi ha osservato le macchine in pista con attenzione poteva anche supporre che avvenisse, perché il continuo vapore bluastro che la macchina si lasciava dietro era sintomo chiaro.

La rottura del motore non era più tanto pensabile,

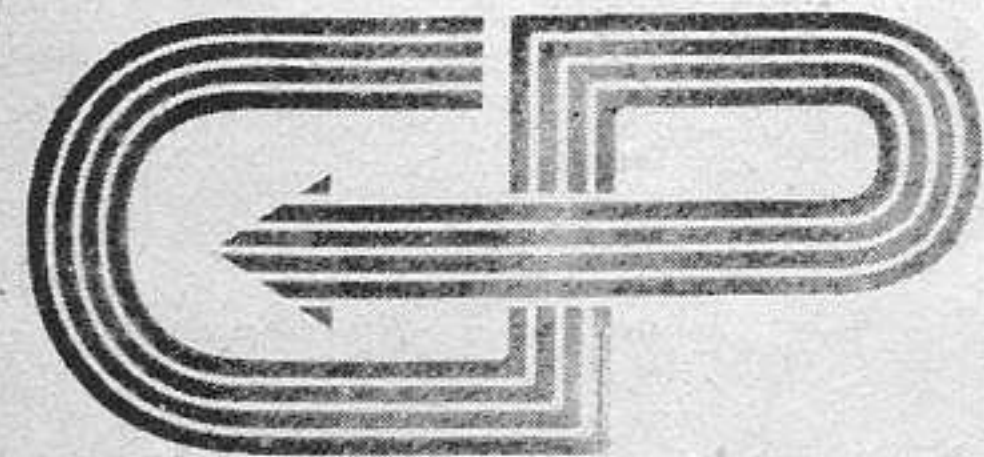
...gli altri

ARTURO ora
spera in **FIORANO**

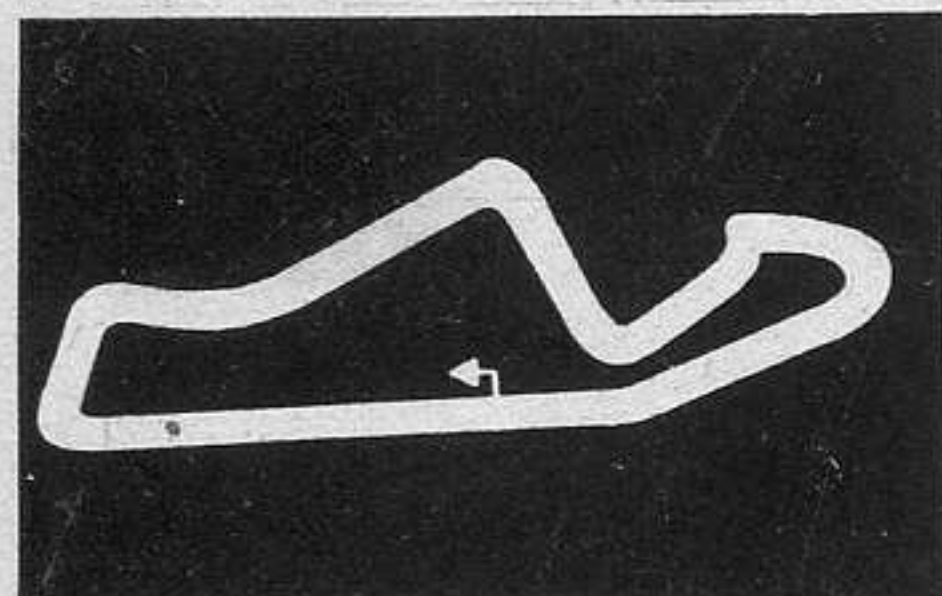
♠ In tema di ostruzionismo, dobbiamo dire che **BRAMBILLA** avrebbe potuto fare a meno di «chiudere» tanto spesso la porta a chi lo voleva superare, quando la sua macchina ha cominciato a rallentare. La voglia di non cedere posizioni la si capisce, ma il rischio di collisione ripetuto non tanto. Ne sa qualcosa il povero **REBAQUE**, che ha dovuto penare moltissimo, e deve aver avuto dei «calori» notevoli. E qualche difficoltà l'ha avuta anche Tambay, e più tardi anche Schecter e Andretti, che sono rimasti staccati da Lauda il quale era passato bene.

Di quelli che sono vicini, almeno di casa, **CHEEVER** ha avuto poca fortuna con la Hesketh, che in fondo non gli ha dato tante possibilità in più rispetto alla Theodore. La quale Theodore, nelle mani di **ROSEBERG**, è stata decente. A proposito del finlandese dobbiamo dire che ha una grinta incredibile, e che se appena avrà una macchina buona lo vedremo parecchio in alto.

LEONI addirittura è arrivato sul circuito quando le



SUDAFRICA



Così (in 26) al VIA

sabato 4 marzo 1978

terza prova mondiale F. 1

● **Organizzazione:** South African Motor Racing Club, Johannesburg, P.O. Box 4961, Sud Africa. - Autodromo di Kyalami, di 4.103 metri - 78 giri, pari a km 320,112

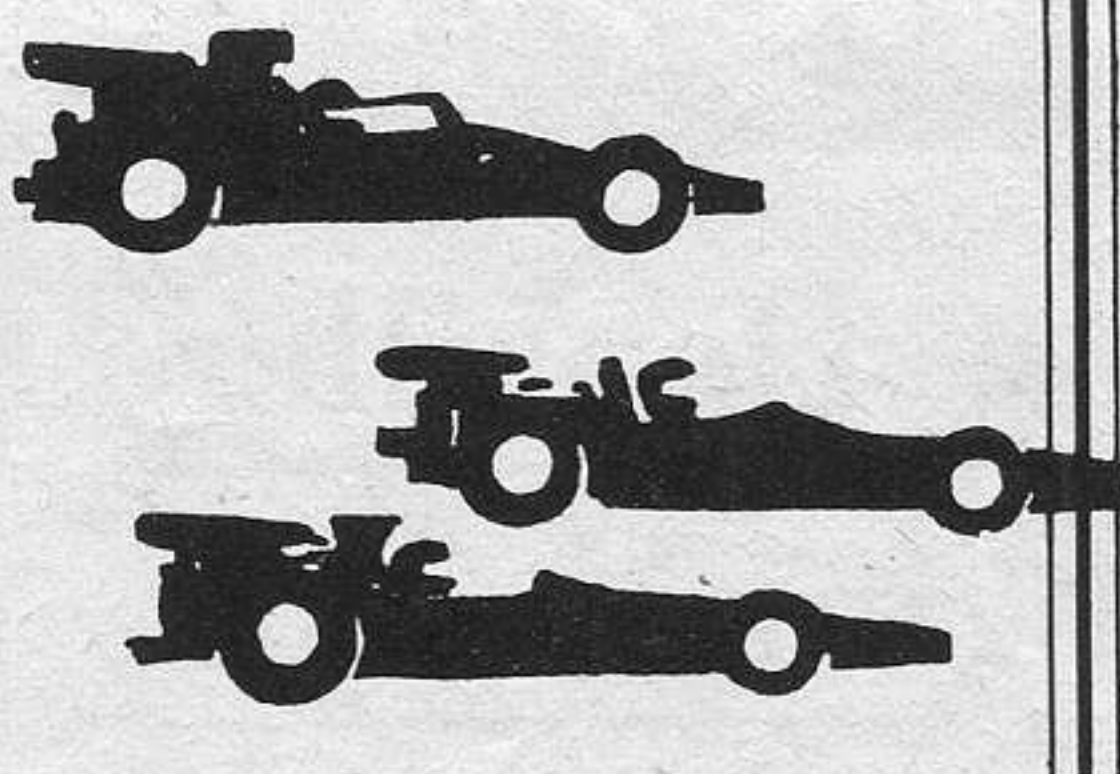
● **Partenza:** ore 14,15, ora locale

● **Condizioni climatiche:** PROVE semicoperto, secco, pista asciutta - GARA, da nuvoloso a quasi sereno, temperatura da 19° a 24°

● **Condizioni della pista:** buone, sia in prova che al via. Progressivamente sporca d'olio in gara

● **Direttore di corsa:** F. Tucker

● **Spettatori:** 60.000 circa



Così (in 12)

al **TRAGUARDO**

1 **PETERSON**
(Lotus-JPS Mk. 3)
a 187,808 kmh



PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Peterson	Lotus-JPS Mk.3	78	1.42'15"676	—
2. Depailler	Elf-Tyrrell 008	78	1.42'16"233	0"466
3. Watson	Brabham-Alfa BT46	78	1.42'20"209	4"442
4. Jones	Williams FW06	78	1.42'54"753	38"986
5. Laffite	Ligier-Matra JS7	78	1.43'24"985	1'09"218
6. Pironi	Elf-Tyrrell 008	77	1.43'21"818	a 1 giro

Classifica Mondiale Piloti	ARGEN. 15-1										TOTALE GEN.
	BRASILE 29-1	SUDAFR. 5-3	USA-WEST 2-4	MONACO 7-5	BELGIO 21-5	SPAGNA 4-6	SVEZIA 18-6	TOT. 1. parte	FRANCIA 2-7	G. BRET. 16-7	
Andretti	9	3	—	—	—	—	—	12	—	—	12
Peterson	2	—	9	—	—	—	—	11	—	—	11
Lauda	6	4	—	—	—	—	—	10	—	—	10
Depailler	4	—	6	—	—	—	—	10	—	—	10
Reutemann	—	9	—	—	—	—	—	9	—	—	9
Fittipaldi	—	6	—	—	—	—	—	6	—	—	6
Watson	—	—	4	—	—	—	—	4	—	—	4
Hunt	3	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3
Jones	—	—	3	—	—	—	—	3	—	—	3
Regazzoni	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	2
Laffite	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	2
Pironi	—	1	1	—	—	—	—	2	—	—	2
Tambay	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1

Coppa Costruttori Formula 1	ARGEN. 15-1										TOTALE GEN.
	BRASILE 29-1	SUDAFR. 5-3	USA-WEST 2-4	MONACO 7-5	BELGIO 21-5	SPAGNA 4-6	SVEZIA 18-6	TOT. 1. parte	FRANCIA 2-7	G. BRET. 16-7	
Lotus	9	3	9	—	—	—	—	21	—	—	21
Brabham	6	4	4	—	—	—	—	14	—	—	14
Tyrrell	4	1	6	—	—	—	—	11	—	—	11
Ferrari	—	9	—	—	—	—	—	9	—	—	9
Copersucar	—	6	—	—	—	—	—	6	—	—	6
McLaren	3	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3
Williams	—	—	3	—	—	—	—	3	—	—	3
Shadow	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	2
Ligier	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	2

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	AND	SCH	LAU	PAT	DEP	JAB	WAT	REU	LAF	PET
20	AND	SCH	PAT	LAU	DEP	WAT	JAB	REU	JON	LAF
30	PAT	DEP	LAU	SCH	AND	WAT	JAB	JON	PET	REU
40	PAT	DEP	LAU	SCH	AND	WAT	PET	JON	REU	VIL
50	PAT	DEP	AND	PET	WAT	JON	LAF	STO	PIR	JAR
60	PAT	DEP	AND	PET	WAT	JON	LAF	STO	LUN	PIR

- 7. Andretti (Lotus-JPS Mk.3) a 1 giro
- 8. Jarier (ATS HS01) a 1 giro
- 9. Stommelen (Arrows FA1) a 1 giro
- 10. Rebaque (Lotus 78) a 1 giro
- 11. Lunger (McLaren M23) a 2 giri
- 12. Brambilla (Surtees TS 19) a 2 giri

I RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
Patrese	63. giro	motore
Scheckter	58.	motore
Tambay	55.	uscita di strada
Reutemann	55.	uscita di strada
Villeneuve	54.	motore
Keegan	53.	motore
Lauda	52.	motore
Mass	42.	sospensione ant.
Merzario	40.	sospensione
Jabouille	37.	accensione
Rosberg	14.	perdita benzina
Fittipaldi	8.	semiasse
Cheever	8.	motore
Hunt	4.	motore

IMBATTUTI I PRIMATI

- **sulla DISTANZA**
Ronnie Peterson (Lotus-JPS Mk. 3) a 187,808 kmh
- **primato imbattuto:**
Jackie Stewart (Tyrrell 006) a 188,526 kmh (su 79 giri, 1973)
- **sul GIRO**
Mario Andretti (Lotus-JPS Mk. 3) il 2. giro in 1'17"09, media 191,560 kmh
- **primato imbattuto**
Dave Charlton (McLaren M23) 1'17"05, media 191,740 (gara di campionato sudafricano 1974)

LA PROSSIMA GARA

Gran Premio USA-West, in programma a Long-Beach (California) il 2 aprile

L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10	AND	SCH	LAU	PAT	DEP	JAB	WAT	REU	LAF	PET
20	AND	SCH	PAT	LAU	DEP	WAT	JAB	REU	JON	LAF
30	PAT	DEP	LAU	SCH	AND	WAT	JAB	JON	PET	REU
40	PAT	DEP	LAU	SCH	AND	WAT	PET	JON	REU	VIL
50	PAT	DEP	AND	PET	WAT	JON	LAF	STO	PIR	JAR
60	PAT	DEP	AND	PET	WAT	JON	LAF	STO	LUN	PIR

I tempi delle prove libere prima del GP

Patrese	1'16"12	Peterson	1'16"95
Jabouille	1'16"22	Hunt	1'17"01
Lauda	1'16"35	Laffite	1'17"06
Depailler	1'16"47	Villeneuve	1'17"07
Andretti	1'16"48	Tambay	1'17"28
Scheckter	1'16"74	Reutemann	1'17"37

I giri più veloci in gara

Andretti	1'17"09	2.
Patrese	1'17"15	44.
Depailler	1'17"29	13.
Peterson	1'17"35	53.
Watson	1'17"39	55.
Lauda	1'17"43	3.
Jones	1'17"48	3.
Hunt	1'17"49	3.
Scheckter	1'17"51	5.
Stommelen	1'17"86	45.
Tambay	1'17"89	12.
Jarier	1'17"93	3.
Laffite	1'17"96	4.
Lunger	1'18"11	2.
Jabouille	1'18"13	4.
Reutemann	1'18"13	4.
Villeneuve	1'18"29	5.
Pironi	1'18"45	20.
Cheever	1'18"50	3.
Mass	1'18"63	3.
Fittipaldi	1'18"72	8.
Keegan	1'19"29	40.
Brambilla	1'19"34	3.
Rebaque	1'19"53	33.
Rosberg	1'19"55	3.
Merzario	1'20"27	31.

la PAGELLA AUTO SPRI NT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Patrese, Andretti	10	Arrows
Depailler, Peterson, Tambay, Scheckter	9	Lotus, Tyrrell, McLaren
Lauda, Watson, Laffite, Jones	8	Brabham, Wolf
Pironi, Mass, Jarier, Villeneuve, Fittipaldi, Reutemann, Jabouille	7	Williams, Ligier
Keegan, Rebaque, Rosberg, Lunger	6	Ferrari, Renault, Copersucar
Brambilla, Merzario, Stommelen	5	ATS, Hesketh, Theodore
	4	Surtees
n.c. Hunt, Cheever	3	Merzario

il **più** e il **meno** 

SFORTUNATO

+ Patrese
- Peterson

COMBATTIVO

+ Tambay,
Peterson
- Merzario



FORTUNATA

+ Lotus
- Tyrrell

EFFICACE

+ Arrows
- Merzario

I debutti

Al Gran Premio del Sud Africa hanno debuttato in corsa due nuove monoposto di Formula 1, la **FERRARI 312 T3** e la **BRABHAM-ALFA BT46**. C'era anche la Martini Mk. 23, ma non è riuscita a qualificarsi. Fra i piloti, primo Gran Premio per **KEIJO « KEKE » ROSBERG**, finlandese di 29 anni. Avrebbe dovuto debuttare anche René Arnoux, ma non è riuscito a qualificare la sua Martini.

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempo 1977	pilota	Vettura	Mercoledì		Giovedì	
			I	I	I	II
1'16"29 (Ferrari 312 T2)	Lauda	Brabham-Alfa BT 46	1'14"65	1'15"53	1'15"50	
1'16"38 (Lotus-JPS Mk. 3)	Andretti	Lotus-JPS Mk. 3	1'14"90	1'17"02	1'16"61	
1'15"96 (McLaren M23)	Hunt	McLaren-Marlboro M 26	1'15"14	1'16"71	1'15"65	
	Tambay	McLaren-Marlboro M 26	1'15"30	1'16"82	1'16"33	
1'16"35 (Wolf WR-1)	Scheckter	Wolf WR	1'15"32	1'17"26	1'15"74	
	Jabouille	Renault-Elf RS-01	1'15"36	1'16"97	1'16"09	
	Patrese	Arrows FA-1	1'16"08	1'15"86	1'15"48	
	Villeneuve	Ferrari 312 T3	1'15"89	1'16"25	1'15"50	
1'16"54 (Ferrari 312 T2)	Reutemann	Ferrari 312 T3	1'15"52	1'16"54	1'16"03	
1'16"71 (Brabham BT 45)	Watson	Brabham-Alfa BT 46	1'15"62	1'15"97	1'16"03	
1'16"44 (Tyrrell P34/2)	Peterson	Lotus-JPS Mk. 3	1'16"29	1'15"97	1'15"94	
1'16"33 (Tyrrell P34/2)	Depailler	Tyrrell-Elf 008	1'15"97	1'16"12	1'16"05	
	Pironi	Tyrrell-Elf 008	1'16"38		1'16"98	
1'16"74 (Ligier JS7)	Laffite	Ligier-Matra JS7	1'16"44		1'16"91	
1'16"64 (Copersucar FD04)	Fittipaldi	Copersucar F5A	1'16"47	1'16"73	1'16"61	
1'16"99 (McLaren M 23)	Mass	ATS HS 001	1'16"60		1'17"20	
	Jarier	ATS HS 001	1'19"72		1'17"12	
	Jones	Williams-Saudia FW06	1'17"97	1'16"67	1'17"16	
1'24"35 (March 761)	Lunger	McLaren-Chesterfield M 23	1'17"30		1'17"83	
1'17"08 (Surtees TS19)	Brambilla	Surtees-Beta TS 19	1'18"12		1'17"32	
	Stommelen	Arrows FA-1	1'17"49		1'17"96	
	Rebaque	Lotus 78	1'17"74		1'17"50	
	Keegan	Surtees-Durex TS 19	1'17"72		1'17"57	
	Rosberg	Theodore TR 1	1'17"62		1'18"20	
	Cheever	Hesketh 308 E	1'17"83		1'18"13	
	Merzario	Merzario A1/01	1'20"24		1'18"15	
	Arnoux	Martini Mk. 23	1'18"25		1'18"21	
1'17"21 (Ensign 177)	Regazzoni	Shadow-Tabatip DN 8	1'18"51		1'18"30	
	Leoni	Ensign N 177	1'20"47		1'18"38	
1'17"49 (March 761)	Stuck	Shadow-Tabatip DN 8	1'18"87		1'18"45	

Ecclestone «rompe» con MOSLEY?

● Gatto e volpe si separano? Pare proprio di sì. Voci di disaccordo fra Bernie Ecclestone e **MAX MOSLEY** sono circolate con una certa insistenza a Kyalami, suffragate da qualche sintomo significativo, quale una minore assiduità di presenza di Mosley a fianco di Ecclestone. E quali certi apprezzamenti benevoli da parte dei membri CSI nei confronti di Mosley. Vuoi vedere che è in atto una conversione?

● Sorpresa per chi conosce i regolamenti: lo schieramento di partenza ufficiale comportava anche la lista dei non qualificati, cominciando da Arnoux, accanto al cui nome si poteva leggere «prima riserva». Poiché è noto che dal 1. gennaio le «riserve» non esistono più, come da decisione CSI, lo abbiamo fatto presente agli organizzatori, i quali ci hanno dichiarato che «i costruttori hanno deciso che ci sarebbe stata la riserva come si faceva prima». Dopodiché, è stato facile far capire che i costruttori non possono modificare le regole ufficiali, che essi debbono rispettare come tutti. E di riserve non si è più parlato. Questa è peraltro un'ulteriore dimostrazione dello stato di equivoco in cui vive la F. 1, con l'attribuzione alla FOCA di un'autorità decisionale che non può avere.

● Le «decorazioni» attuali delle **BRABHAM-ALFA ROMEO** sono state un poco improvvisate, fatte in fretta appena le macchine sono state finite e portate a Kyalami. Non sono molto riuscite, e soprattutto non piacciono ai dirigenti della Parmalat, che hanno già disposto per una nuova veste estetica. A Silverstone, per il 19 marzo, saranno ancora diverse.

● L'amore di **CARLO CHITI** per i cani, soprattutto randagi e bastardi, ha avuto modo di manifestarsi anche a Kyalami. Un cucciolo (bastardo) di basset-hound che si aggirava ai box ed in pista senza collare ed evidentemente sperduto, è stato raccolto da Chiti, che se lo è tenuto ad un guinzaglio improvvisato per due giorni. Fino a che non è riuscito a trovargli un padrone che desse affidamento di cinesia. Altrimenti, c'era la possibilità che Chiti se lo portasse in Italia, aumentando il numero dei «pensionati» all'Autodelta.

● Al box **FERRARI** c'era una catasta di gomme dove a fianco alla sigla S35 si leggeva una scritta «attenzione».

● Bernard **CAHIER**, «P.R.» della Goodyear, incontrando Marco Piccinini addetto stampa della Ferrari in sala stampa l'ha rimproverato per il fatto che sulla Ferrari esposta al Salone di Ginevra assieme a tutte le altre scritte «campione del mondo 1977» e «Michelin» non ci fosse quella di «Lauda campione del mondo conduttori '77 su gomme Goodyear».

● Per il Gran Premio del Sud Africa i piloti hanno svolto un'ora in meno di prove ufficiali.

● Sulla tuta di **LAUDA** (e solo sulla sua) appare la scritta Alfa Romeo. Conferma che è l'unico a percepire i soldi Alfa che l'ing. Chiti nega.

● **CHEEVER** anche con la Hesketh, ha mostrato i suoi limiti, visto che Rosberg ha qualificato la Ralt davanti al romano d'America.

● Prima dell'ultima sessione di prove cronometrate, l'ing. **FORGHIERI** rivolgendosi ai suoi piloti ha detto: «Ragazzi, bisogna assolutamente guadagnare una linea sullo schieramento di partenza altrimenti sabato sarà dura». Alla fine delle prove, dicono per il troppo «traffico» in pista, non è stata esaudita la sua richiesta.

● A proposito della rottura del motore della macchina di Watson i responsabili Alfa Romeo si sono precipitati a telefonare all'Alfa in Italia, affinché si avvertissero tutti i redattori dei quotidiani italiani che il motore non si era rotto come probabilmente gli inviati avrebbero scritto, bensì solamente «allacciato». Questo termine significa la fusione delle bronzine per mancata circolazione dell'olio. (Per i profani avrebbe potuto significare che sulle macchine Brabham-Alfa Romeo i piloti portano delle corde e quando non ne possono più «imbragano» il motore).

● **VITTORIO BRAMBILLA**, interpellato se avesse girato con il pieno e che tempo avrebbe fatto, ha risposto: «Ma cosa vuoi?, non riesco a girare vuoto, immaginati con il pieno!».



Gli uomini

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

via, giustificava anche questo « sconfinamento » di Canestrini nel trionfalismo, espressione che contrastava con la sua consueta, lucidissima, obiettività.

Ce ne siamo ricordati sulla pista di Kyalami, di quella giornata di Reims e di quel titolo. Ed abbiamo pensato a lungo, durante tutti i passaggi che compiva, sotto i nostri occhi, una macchina bianco-oro guidata da un giovanissimo italiano, a quale sarebbe stato il titolo appropriato per celebrare quella che ormai pareva la sicura vittoria di **RICCARDO PATRESE**, che nelle condizioni ben più difficili di quelle del luglio di Reims stava costruendosi un successo stavolta davvero meritevole di esaltazione.

Non davanti alla televisione, ma sotto i nostri occhi, Patrese stava compiendo una prodezza di altissimo valore. Stava dimostrando come sia possibile, avendo le qualità personali ed avendo una macchina adeguata, sostituire ai nomi che terminano con consonanti quelli che terminano con vocali, in cima alla lista dei migliori.

Sarebbe stato un successo meritato, proprio perchè ottenuto in condizioni difficili, addirittura in uno stato di relativa inferiorità rispetto ad altri. E forse avrebbe strappato anche a noi titoli trionfalistici. Invece... Invece Riccardo Patrese ha dovuto piangere, signori, piangere ancora una volta, come lo avevamo visto fare in Canada l'anno scorso, ripetendo il « perchè non me ne va bene una? » che era stato accoratamente patetico in quella occasione, ma che adesso — pur se lo comprendiamo — sarebbe fuori luogo.

Per Patrese « derubato » della gioia intensa della prima vittoria, che non era soltanto speranza ma realtà, questa è una delusione profonda. Che però deve trovare consolazione. Stavolta non era sulla strada di una buona prestazione, stavolta era davanti a tutti; e ciò lo ripaghi dello scoramento. Perchè se non è venuto il trionfo c'è stata almeno la dimostrazione inequivocabile di come ormai egli sia tra coloro che possono vincere, che hanno diritto scontato ad essere tra quelli che vengono elencati la vigilia tra i possibili vincitori. E non è cosa da poco.

Il rispetto con cui hanno parlato di Patrese gli altri, tutti, dopo la gara, è la consacrazione. Ormai il giovanotto padovano fa parte del « giro », in modo totale. Non è più il quasi esordiente di cui si tiene poco conto, ma uno del clan, con cui fare i conti.

In questa gara strarissima, marcata dai soliti avvenimenti imprevedibili che ci riserva Kyalami, con le bizzarrie del clima, con il variare della pista, che diventa volta a volta « veloce » o « lenta » senza ragione apparente, quel che ha fatto Patrese si accomuna alla grinta dimostrata da un altro giovane dalle ambizioni ancora intatte e ancora senza limiti, **PATRICK TAMBAY**; ed alle prodezze compiute da un altro che giovane non è più ma che conserva una



Curva Crowthorne, 27. giro: dopo essersi preparato alla perfezione la « mossa » lungo il rettilineo principale, Riccardo Patrese infila all'interno in staccata, la Wolf di Scheckter, e via in testa al Gran Premio del Sud Africa. Da questo momento sarà imprendibile, fermato solo dal motore

carica di aggressività eccezionale, **RONNIE PETERSON**.

Il voto per la combattività lo abbiamo dato a questi due a pari merito, proprio perchè non abbiamo saputo scegliere. Entrambi hanno compiuto delle cose eccezionali, sia pure per motivi differenti, e fa stupore udire e leggere quel che abbiamo udito e letto a proposito soprattutto di Peterson, giudicato quasi un profittatore immeritevole, per aver colto una vittoria che è stata sì un poco fortunosa, ma che egli non demerita affatto. Perchè uscire dal gruppone nel quale era stato confinato alla partenza, e poi pian piano portarsi avanti, come egli ha fatto, e nel modo che abbiamo visto, ha richiesto una aggressività che pochissimi possiedono.

Fortunato fin che si vuole, nel senso che altri si sono fermati davanti a lui, ma non usurpatore.

E Tambay? Una partenza incredibile, all'ultimo posto, e poi una rimonta splendida ed anche intelligente, perchè compiuta senza mai superare i limiti della sicurezza, ragionando freddamente, aspettando il momento opportuno quando le circostanze o chi era davanti consigliavano di non rischiare avventatamente. Tambay aveva superato anche Laffite (laboriosamente), poi Villeneuve, poi Reutemann, quando è uscito di strada seguito subito dopo da Reutemann, sull'olio lasciato chissà da chi (chi dice Keegan, chi Villeneuve). Poteva benissimo essere « nei punti », e lo meritava.

Insieme con Patrese, Tambay e Peterson so-

no stati gli animatori della gara, che aveva già molti altri motivi di interesse. E con loro Patrick Depailler, anche lui rinvenuto da lontano con una progressione che è stata notevolissima, perchè all'inizio era stato invischiato nel gruppo che capeggiava la Renault di Jabouille, velocissima sul rettilineo e poi difficile da superare nella parte sinuosa, mentre in testa un gruppetto se ne andava.

Per **DEPAILLER**, in fondo, la delusione è stata ancora maggiore di quella di Patrese, ancora una volta egli è arrivato secondo, « Poulidor » dell'automobile, e stavolta con una beffa finale incredibile, che ha lasciato tutti stupefatti. Quando, sulla linea d'arrivo i fotografi appostati hanno visto la bandiera abbassarsi davanti a tre macchine, due Lotus ed una Tyrrell, non hanno capito bene. E non hanno capito nemmeno coloro che alle segnalazioni seguivano gli avvenimenti con attenzione ed interesse specifico. Il povero Depailler non ce l'ha fatta nemmeno stavolta, a vincere. Eppure se lo sarebbe meritato.

E' a lui che ha pensato più che ad altri **JAMES HUNT**, che dopo la gara ci diceva di essere « very sorry » per Patrick, che merita tanto di vincere ma che è sempre secondo.

Hunt aveva anche lui motivo di recriminare. Stavolta andava tutto bene. La macchina era a posto, aveva le gomme giuste che non gli davano preoccupazioni, andava tutto bene... C'è voluto « quel fottuto motore che mi ha piantato. Ho pianto come uno stupido, e c'era di che, perchè pensavo di vincere. Mi sono consolato con una birra, ed ho fatto male, perchè quella birra mi ha tolto dalla pista proprio nel momento in cui avvenivano le cose interessanti. Quando sono tornato erano scomparsi Lauda, Villeneuve, Reutemann, Tambay ».

Hunt ha avuto anche lui elogi per Patrese. Ci diceva di avere fatto le prove del mattino col pieno, e di essere andato molto bene, con un tempo di 1'16"8 che considerava eccellente. Poi ha appreso che Patrese, col pieno, aveva fatto 1'16"3: « Ma dove li avrà presi quei cinque decimi? ». E nella domanda c'era ammirazione per l'italiano e per la sua macchina.

Un altro che ha tutte le ragioni di essere scontento è **MARIO ANDRETTI**. Ha azzecato la partenza giusta, non permettendo a Lauda di andare in testa come tutti pronosticavano. E si era staccato bene. A trentotto anni (li ha compiuti quattro giorni prima della gara), Andretti era in vena come un ragazzino. Poi una gomma (anteriore sinistra) ha cominciato a fare le bolle, con vesciche che scoppiavano e mettevano a nudo la tela. E' andati avanti lo stesso e tanto bene che se pur aveva ceduto il primo posto era sempre lì nei primi.

« Ho dovuto rallentare, ma poi si vede che anche gli altri hanno avuto i loro guai, perchè mi hanno permesso di farmi sotto ancora. Poi si sono fermati, ed io ero diventato secondo tranquillo. A pensarci bene potevo essere primo, visto come è andata a Depailler. Invece mi è toccata ancora la storia della benzina. Stavolta credo che sia stata una valvola di collegamento tra un serbatoio e l'altro, a non funzionare, perchè eravamo stati molto attenti a non fare errori



A sinistra, in fila indiana fuori dalla Clubhouse ecco Jabouille, Watson, Depailler, Reutemann, Peterson, Laffite e Villeneuve. Sopra, Patrese sta per raggiungere Lauda. Lo passerà al 19. giro

di calcolo. Almeno sei punti li avevo, diamine, e sarebbero stati tutta un'altra cosa. Ed è inutile consolarmi come fai, dicendomi che in fondo è andata bene perché Lauda, Reutemann, Hunt e Scheckter non hanno fatto punti. A me interessa il fatto che ho perduto i miei!».

Aggiungiamo SCHECKTER, alla lista che abbiamo fatto, e finisce il gruppo di coloro che sono stati protagonisti della gara. Anche il sudaficano, che ha avuto il momento di esaltazione quando è passato in testa ha dovuto fermarsi.

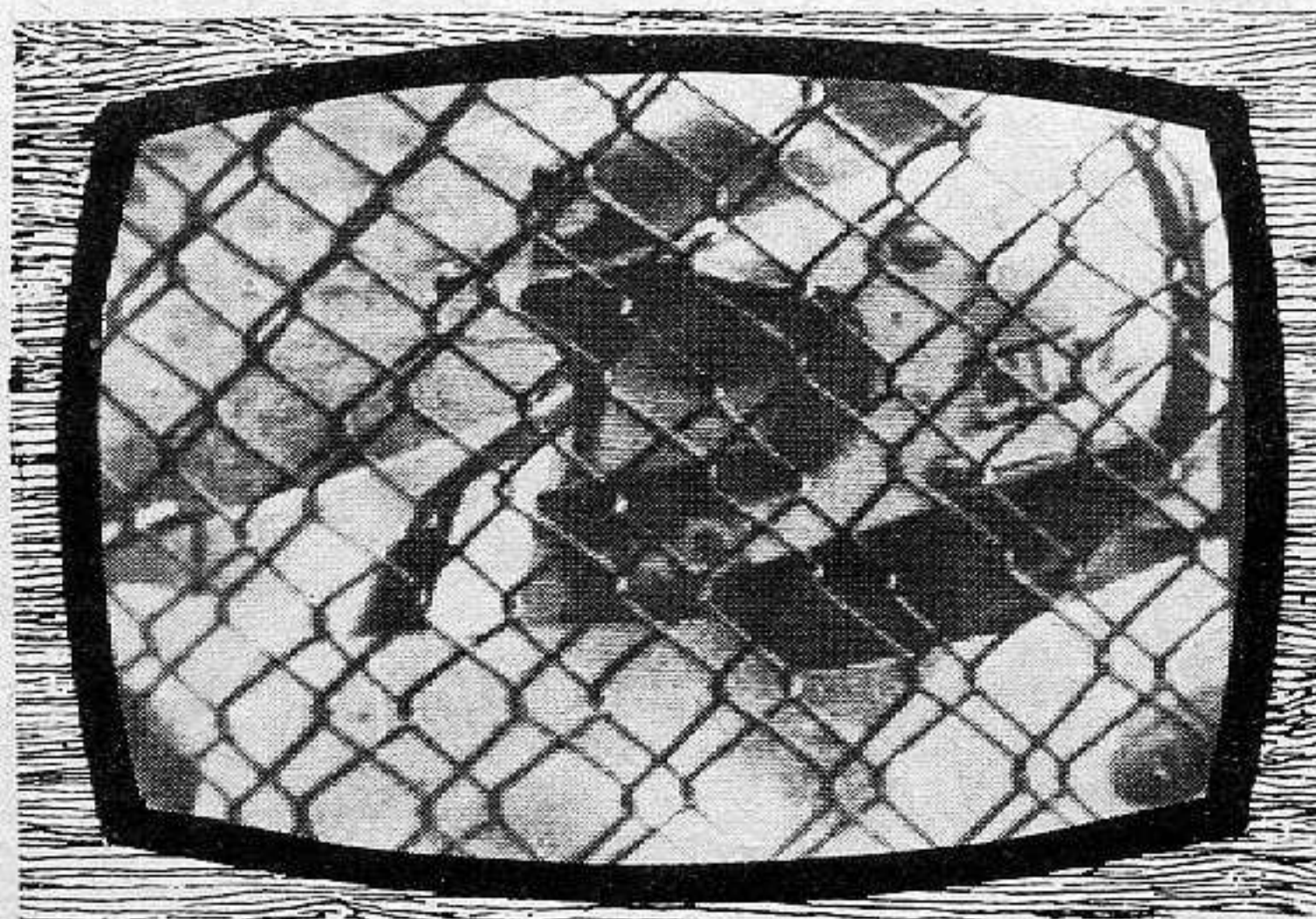


Le macchine

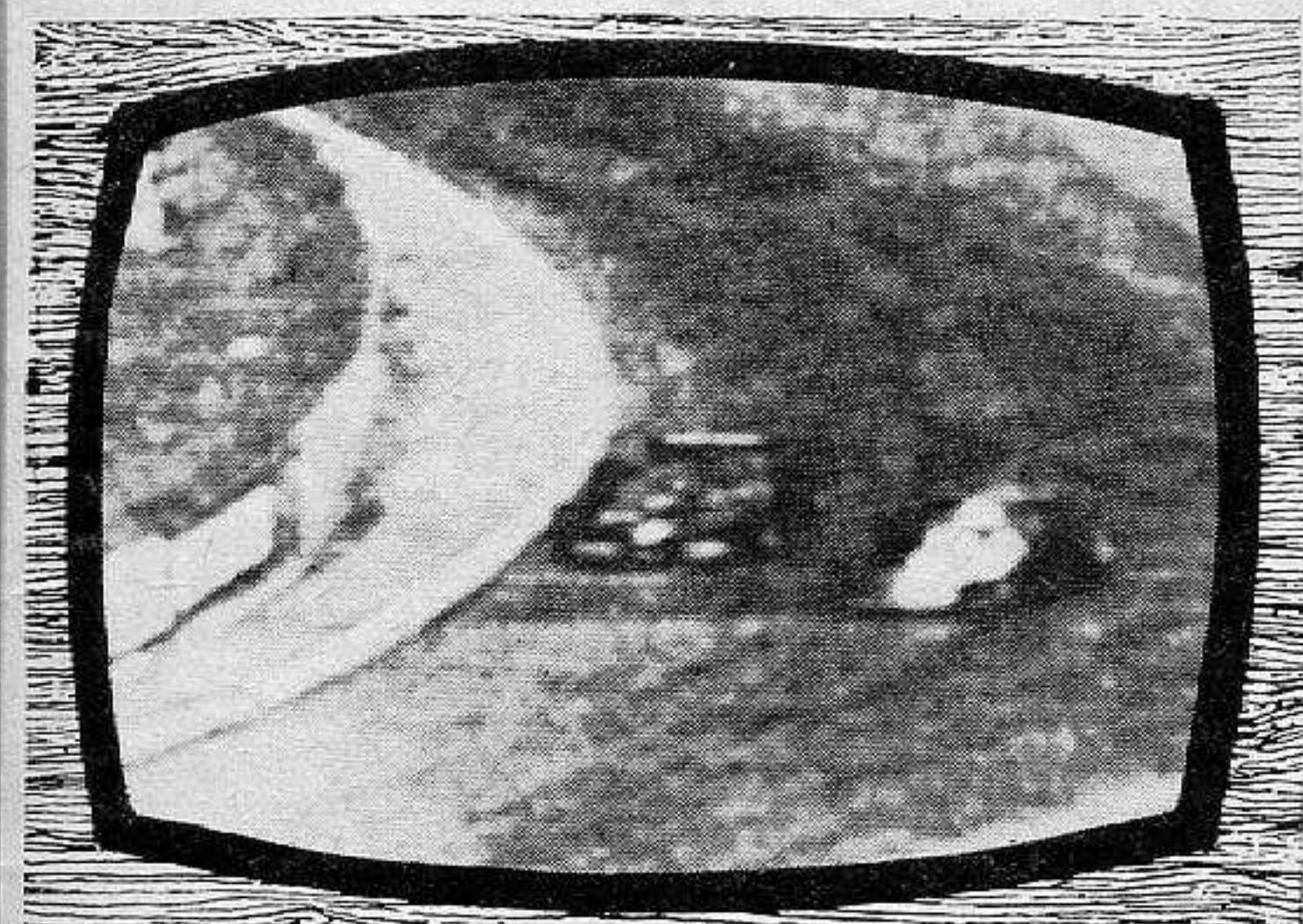
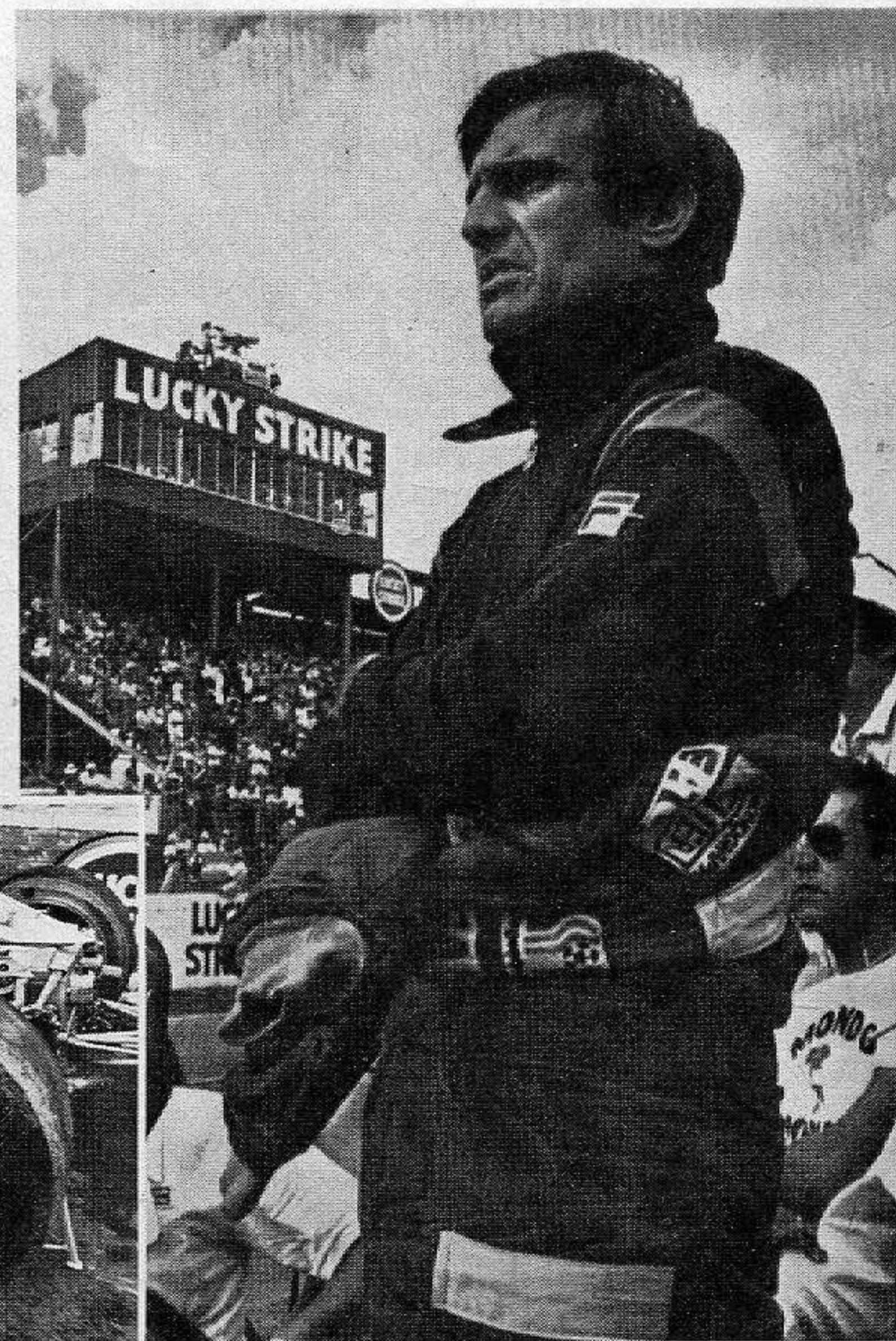
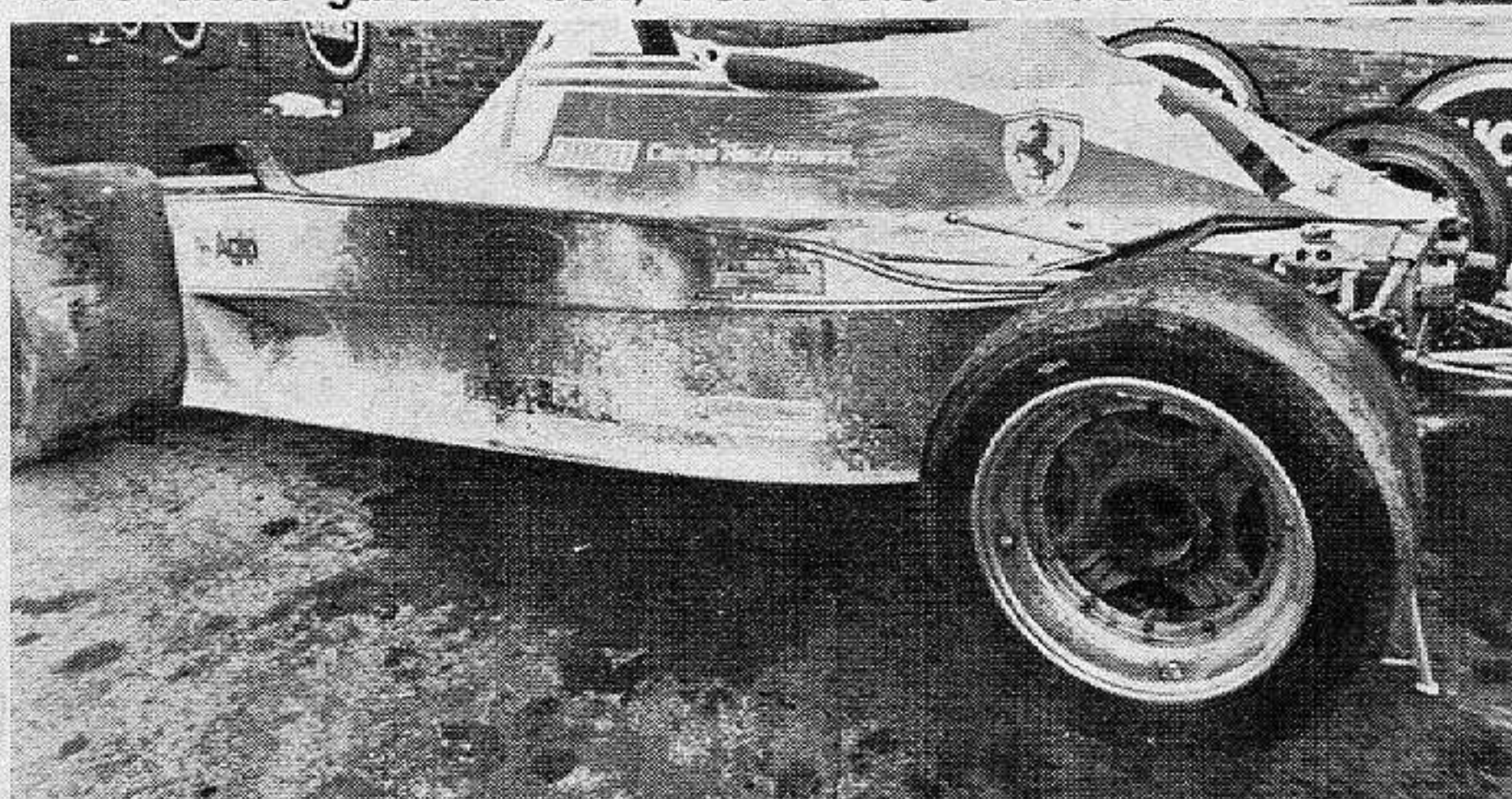
CONTINUAZIONE DA PAG. 19

all'Alfa Romeo, data l'affidabilità dimostrata nelle ultime corse. Quindi essa deve essere davvero messa in relazione con la macchina nuova, e la nuova disposizione dei radiatori. Non è un guaio grosso, al di là del risultato contingente, e perciò a cose fatte Lauda e la sua squadra possono anche dimenticare questa vicenda deludente e pensare con un certo ottimismo al futuro. D'altra parte, Watson ha avuto pressappoco lo stesso guaio, riuscendo a finire la corsa.

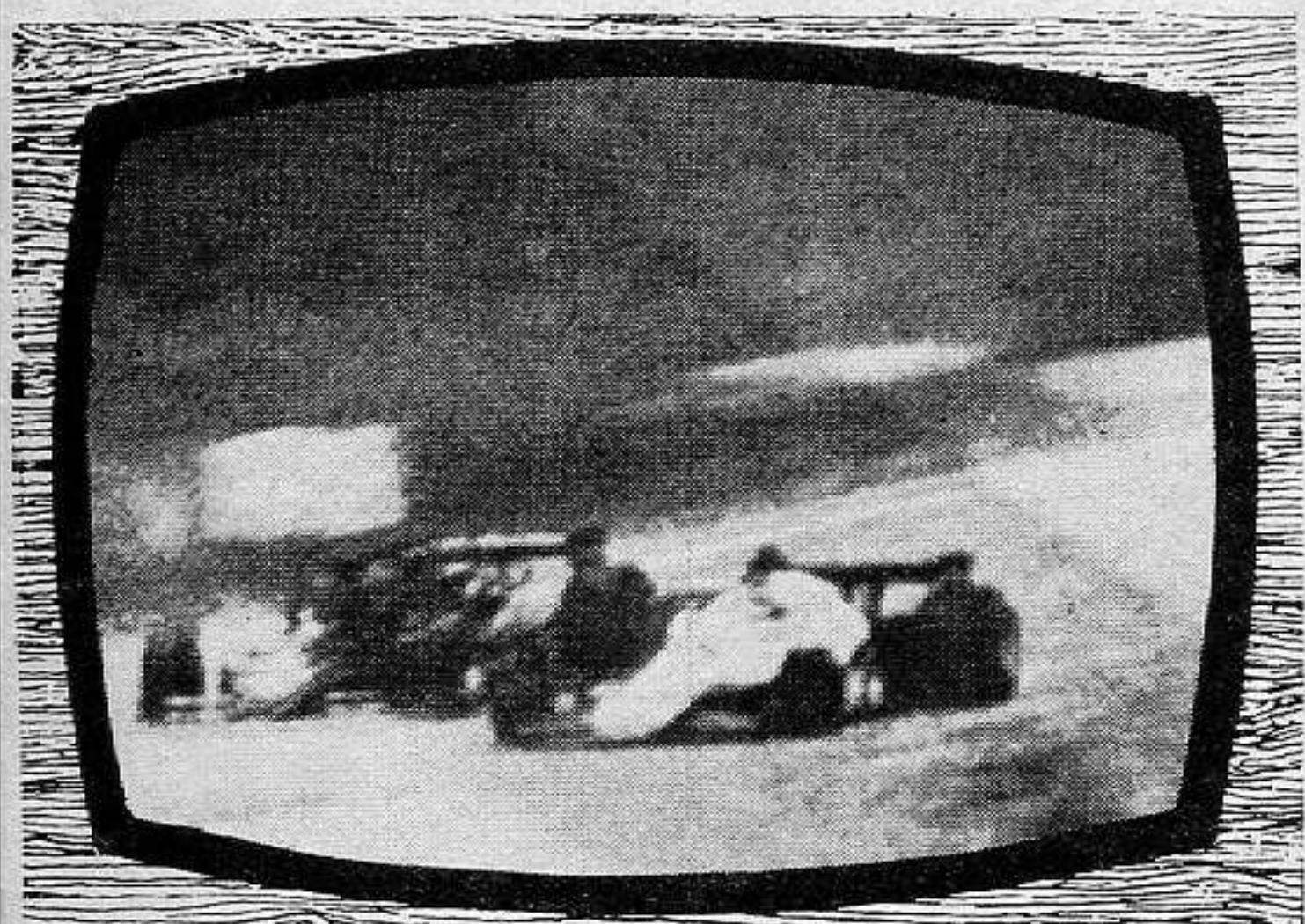
Ed eccoci alle FERRARI, esordienti come le Brabham. E come le Arrows, anche perché la gara del Brasile era stata troppo sfortunata, per Patrese, per poterla considerare. L'esordio della Ferrari 312 T3 è avvenuto in una occasione che è stata decisamente sfavorevole. Essa deve essere giudicata nel contesto globale, tenendo conto cioè



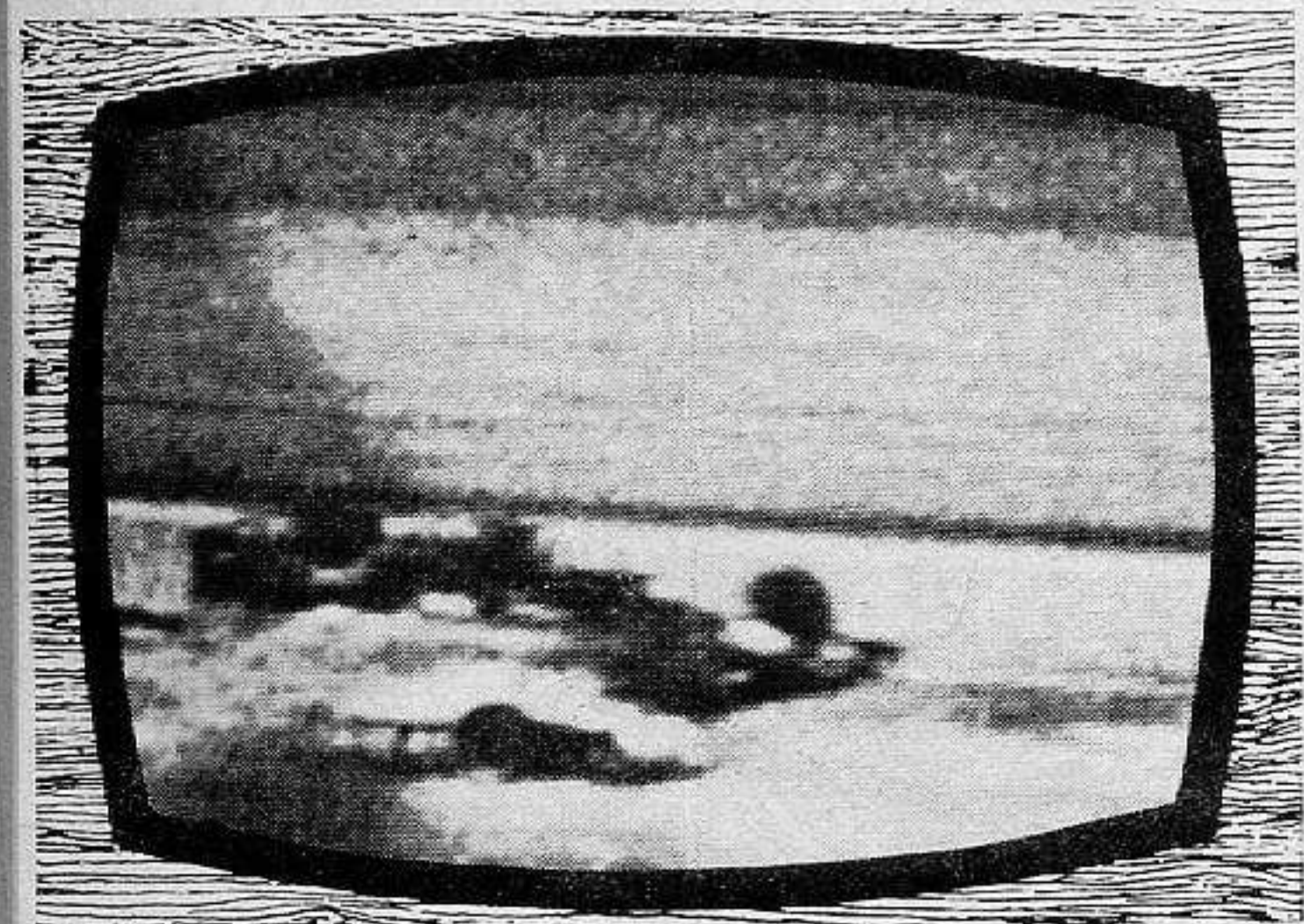
Carlos... Retemann è uscito di strada sull'olio alla Crowthorne. La Ferrari (sotto) ha preso anche fuoco, ma lui era già fuori. Poi, si è visto il resto della gara al box, non molto soddisfatto



Dalla moviola, l'incredibile ultimo giro fra Peterson e Depailler. Sopra, ecco Peterson provare alla Barbecue Bend, ma stavolta Depailler resiste



Peterson rientra in traiettoria, e subito dopo ci prova all'attacco della Sunset Bend. Ma anche stavolta Depailler, che è all'interno, lo contiene



Ma dopo la Clubhouse, Peterson esce più veloce, ed affianca la Tyrrell sul breve rettilineo verso la « esse ». La Lotus è all'interno, e Ronnie passa

di tutte le circostanze, che sono soprattutto legate alla guerra delle gomme.

La Goodyear ha reagito, dopo il Brasile, portando a Kyalami una bella scelta di nuovi tipi. Ha fatto fare le sue prove, ha scelto le gomme che riteneva migliori, ed ha subito ribattuto, con il successo, alla vittoria delle Michelin in Brasile. La guerra continua, e ne vedremo delle belle nelle prossime gare.

C'è però da precisare ciò che si era già detto all'inizio dell'anno, e che è bene ripetere: la Michelin non ha esperienza diretta dei circuiti della F.1, e deve andare a intuito per la preparazione delle gomme « ad hoc ». Stavolta pareva che avesse tratto buone indicazioni, dalle prove della settimana prima, ma le è mancato un elemento importante, quello delle prove con una pista annaffiata di olio.

Crediamo proprio che la spiegazione della poco felice giornata delle Ferrari (ed anche della non brillante giornata della Renault, che qui poteva avere occasione di risultato eccellente) sia legato al fatto che dopo pochissimi giri la pista era diventata scivolosissima. E non siamo noi a dirlo, ma Andretti, che spiega il fatto che i giri più veloci di molti siano stati il secondo o il terzo, con la quantità d'olio che usciva dalla macchina di Keegan (e pare anche da quella di Cheever). Non si stava in strada, dice Andretti, ed è per questo che i tempi sono aumentati tanto.

Ecco, sull'olio le gomme della Goodyear sono andate meno male che le Michelin, e ciò spiega molte cose. Spiega come mai i tempi che la Ferrari aveva ottenuti in prova (quello di Villeneuve giovedì, pari a quello di Patrese, valeva almeno quasi come quello di Lauda mercoledì) non siano più stati possibili. Quindi niente croce addosso a Reutemann e Villeneuve, niente croce addosso alla Ferrari. Anzi.

La nuova macchina è decisamente molto buona, e lo vedrete prestissimo. Adesso che vengono i circuiti medio-lenti, e visto che con le Michelin la Ferrari ha trovato la motricità che le mancava, la riscossa sarà pronta. Ed il nostro non è pronostico azzardato, credete.

Per le « debs » Kyalami è stata giornata sfortunatissima, quindi. Niente allora per la Arrows, adesso addobbata con l'oro di una marca di birra tedesca (e di birra pare averne tanta davvero), niente allora per la nuova Brabham Alfa Romeo, e niente per la Ferrari. Verranno.

Niente di niente per la nuova MARTINI, afflitta da un problema di alimentazione che non è stato possibile risolvere. E quindi non abbiamo avuto l'esordio di Arnoux, che è rimasto a guardare gli altri. Ha comunque potuto imparare qualcosa di utile, così come Tico Martini.

La RENAULT avrebbe dovuto approfittare delle circostanze, della altitudine, per tirare fuori dal turbocompressore almeno una settantina di cavalli in più delle altre. Ed in sostanza si è visto che in queste condizioni la macchina è davvero temibile. JABOUILLE ha fatto quel che poteva, e si è difeso bene, facendo però involontario ostruzionismo a quelli che gli erano rimasti dietro dopo la partenza.

Sul diritto la Renault era velocissima e quindi non superabile, e nel misto era difficile passare. Reutemann, per farlo, ha dovuto rischiare molto, ed è entrato in leggera collisione, con le quattro ruote delle due macchine affiancate che si sono toccate.



...gli altri

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

prove teoricamente erano finite, nella prima giornata, per un incredibile errore della sua squadra che credeva che il programma fosse per il giorno dopo. Con una macchina che non è un fulmine, e che non aveva nessuna preparazione, e con la ignoranza totale del circuito, non è riuscito a qualificarsi.

MERZARIO è arrivato anche lui tardissimo, nel senso che non ha approfittato delle prove preliminari per mettere a punto la vettura. Con le novità nelle sospensioni ha dovuto lavorare in condizioni negative. E pur essendo riuscito a qualificarsi, in gara non c'è stato per niente, perché poco prima del via si è accorto che qualcosa si era alterato nella sospensione anteriore. E' partito con la convinzione di fare pochi giri e di buscarsi distacchi enormi ad ogni giro. In realtà si è arrabattato al meglio, più di quanto si potesse pensare. Però stavolta la sua aggressività non c'era per niente, e con fondati motivi. Il che spiega il voto di meno combattivo che gli abbiamo dato, e che finora egli di certo non ha mai meritato, perché una delle sue qualità è proprio la foga.

Adesso che andrà a Fiorano a fare delle prove di messa a punto razionali probabilmente riuscirà a tirar fuori dalla sua macchina quel che spera.

Visto il risultato, Kyalami non ha cambiato molto la situazione per quanto riguarda il campionato mondiale. Che rimane apertissimo. La Goodyear lavora molto a contrastare la Michelin; la Michelin continua ad imparare, ed è gente che impara presto. Le prossime corse saranno molto interessanti.

Anche perché si aggiungeranno le nuove SHADOW, sperando che REGAZZONI e STUCK abbiano anche dei motori almeno normali, cosa che non era qui. Una Shadow che con Stuck sta davanti a Lauda nettamente, come in Brasile, non può essere diventata improvvisamente una macchina da buttar via. I motori erano visivamente scarsissimi, e per Regazzoni c'è stata la mortificazione della seconda volta in cui non è riuscito a qualificarsi. Cosa che non è da lui.

f. l.



Dopo la delusione delle prove, Mo Nunn e Regazzoni si consolano... Né la Ensign di Lamber Leoni né la Shadow di Clay si sono qualificate

STAVA PER SCAPPARCI SUBITO IL DRAMMA PER REUTEMANN

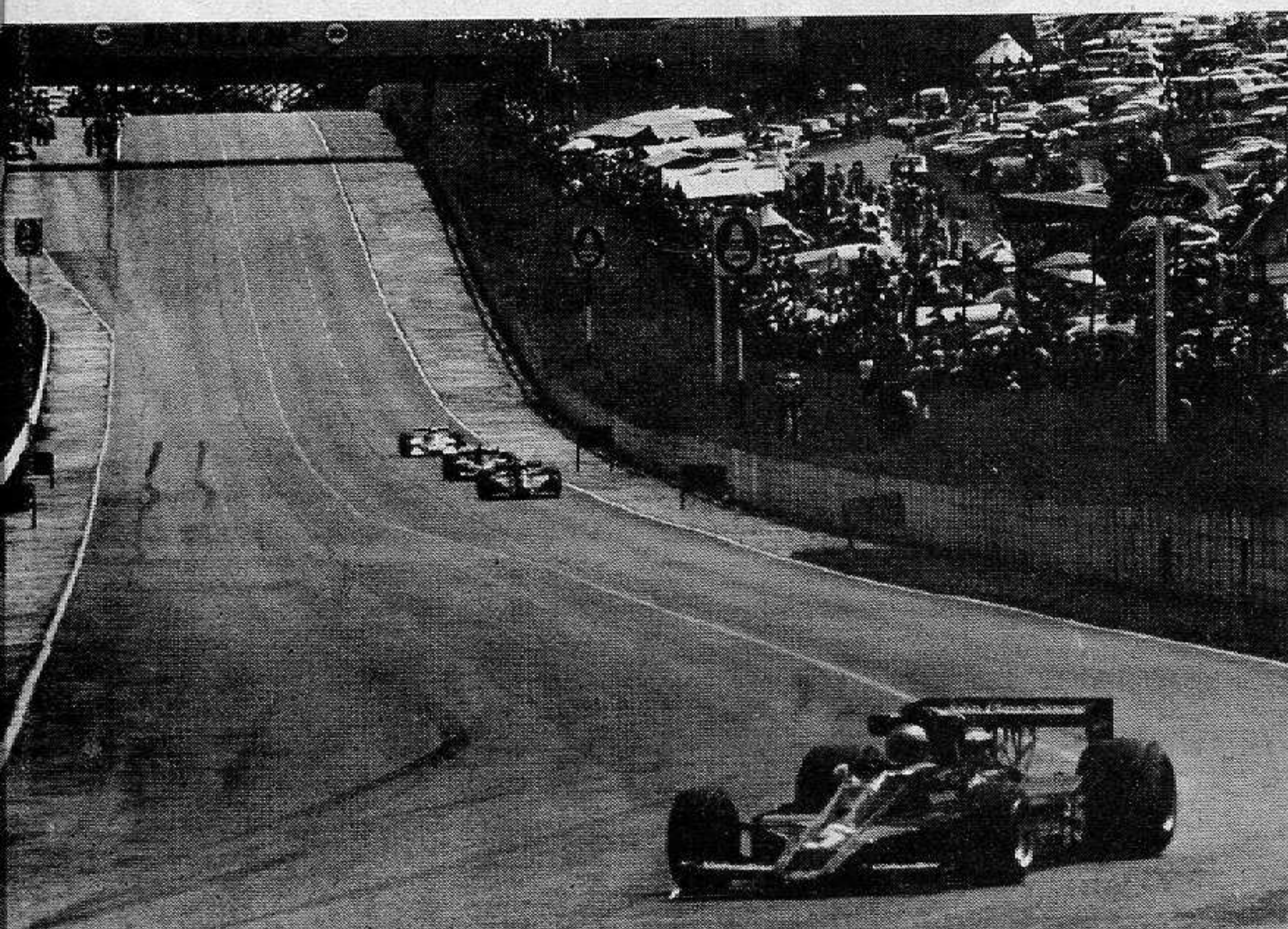
JOHANNESBURG - Con la minaccia di pioggia sempre nell'aria, c'era una certa preoccupazione tra i piloti quando questi si preparavano per la breve sessione di riscaldamento prima della partenza. La loro unica possibilità sarebbe stata di prevedere le condizioni della pista prevalenti e di sperare di scegliere le gomme giuste. Le macchine hanno preso il via e poco dopo stava per verificarsi un dramma. Reutemann ha fatto un testa-coda in uscita delle «S» e Rosberg ha passato un brutto momento cercando di evitarlo, ed entrambe le macchine sono tornate ai box leggermente danneggiate, quella di Rosberg con una ruota piegata, ma per for-

tuna niente di troppo serio.

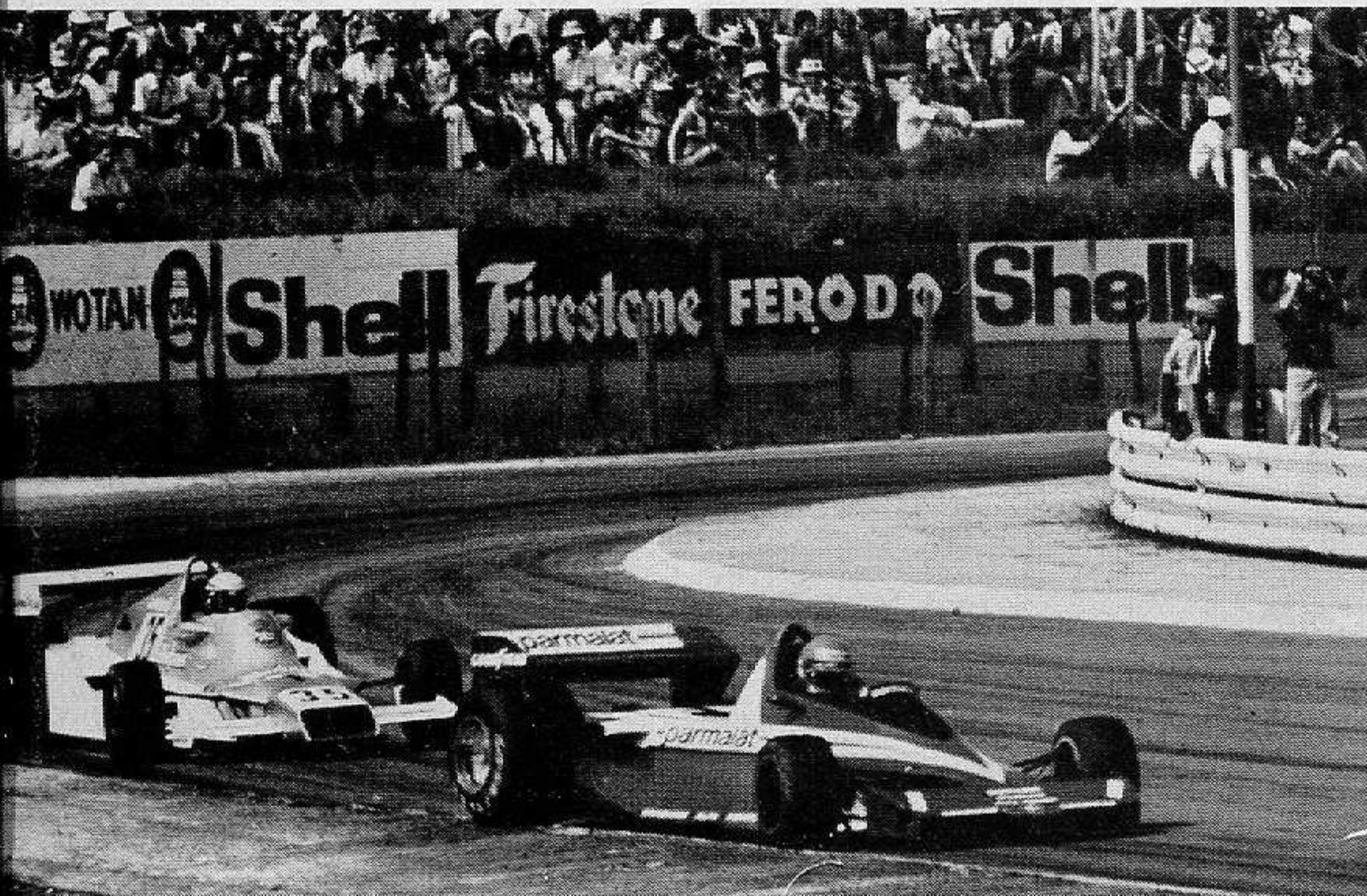
Anche Watson è uscito di pista alcuni minuti più tardi quando si sono grippati i freni, ma per fortuna anche lui senza riportare danni notevoli. Mentre Emerson Fittipaldi si è visto costretto, per la seconda volta consecutiva, a passare al muletto, perché si è rotto un cuscinetto nel cambio della sua macchina da corsa.

Poco dopo che la sessione ufficiale era terminata, l'attesa pioggia cominciava a cadere, ma fortunatamente, quando le macchine erano pronte per il giro di riscaldamento e per lo schieramento, il sole brillava di nuovo e la pista era di nuovo completamente asciutta.

Aveva birra in serbo PATRESE...



All'inizio, sembrava che Andretti se ne andasse facilmente, e lo avrebbe fatto se non fosse stato per una gomma anteriore con dei problemi. Eccolo davanti a Scheckter, Lauda e Patrese, mentre sulla discesa sbucca Depailler. Sotto, Patrese punta Lauda, che si è lamentato per il motore molto fiacco



Si è verificato un altro problema nello schieramento. Andretti piazzava la sua Lotus sul lato destro della pista, poi arrivava Lauda pochi attimi dopo e, come l'anno scorso, voleva lo stesso posto sull'altro lato della pista, che non era la tradizionale posizione al palo.

C'era un battibecco tra Colin Chapman e Bernie Ecclestone con l'esito che la macchina di Andretti veniva spostata sull'altro lato della pista, mentre le posizioni della griglia dietro di loro si sono trasformate in un caos.

Le prime quattro file si sono finalmente costituite come dovevano, mentre il resto era rovesciato. Nessuno sembrava notarlo, come l'anno scorso, e dopo un'attesa da agonia con la luce rossa accesa, la corsa ha finalmente preso il via.

Scheckter ha fatto una partenza lampo, ha passato entrambe le McLaren quando il lotto si è messo in movimento. Ma il suo vantaggio è stato cancellato dal fatto che Tambay era rimasto quasi fermo, avendo bruciato la frizione al via.

Quando è riuscito a partire veramente era già quasi troppo tardi. Il resto del lotto ha fatto la solita partenza spettacolare, poi giù per il lungo rettilineo verso la curva Crowthorne, arrivati nella zona di staccata quattro a cinque in fila, ma in qualche modo tutti sono riusciti a passare senza spintoni o urti. Andretti era il primo ad entrare in curva, Scheckter ha passato Lauda in staccata, infilandosi al secondo posto, e Hunt era quarto.

La Renault è riuscita ad infilarsi tra il mucchio di macchine, che comprendeva Patrese, al quinto posto, poi dopo Patrese, Watson, Reutemann, Depailler, Peterson, Laffite, Villeneuve e gli altri.

ANDRETTI SE NE VA HUNT GIÀ IN FUMO

Al secondo passaggio, Andretti aveva già un bel margine di vantaggio su Scheckter, seguito da vicino da Lauda e Hunt, mentre la Renault stava già perdendo terreno sul gruppetto di testa, ma era tanto veloce in rettilineo che nessuna delle macchine del suo gruppo, che venivano rallentate nei tratti tortuosi, riusciva a passarla. Dopo solo quattro giri di gara le speranze di James Hunt di aggiudicarsi dei punti, di cui aveva tanto bisogno, sono state nuovamente distrutte, quando il motore ha cominciato a funzionare molto male; è riuscito soltanto a tornare ai box con la vettura, risparmiandosi così una lunga camminata.

Patrese era riuscito, in una manovra decisamente pulita in staccata, a passare Jabouille nel giro precedente, e così, senza Hunt, si è trovato al quarto posto, avvicinandosi velocemente a Lauda.

Per un certo tempo sembrava che Andretti dovesse fare un altro dei suoi famosi spettacoli, sparendo in lontananza, perché ai dieci giri aveva tre secondi di vantaggio sui due piloti in lotta per il secondo posto, mentre Depailler era ora quinto, avendo trovato anche lui il modo di passare la gialla Renault, dietro la quale erano sempre Watson, Reutemann, Laffite, Peterson, Jones e Villeneuve, tutti in un gruppo, e cercando di passarsi a vicenda in staccata nella curva Crowthorne. Ci sono stati dei momenti mozzafiato quando un pilota portava la sua macchina quasi fino al « punto senza ritorno », per poi tirarsi indietro all'ultimo momento, proprio quando un incidente sembrava inevitabile.

L'ANTERIORE SINISTRA DI MARIO DEGENERÀ

Mentre sembrava che Andretti avesse tutto ben sotto controllo, egli, al volante sentiva tenere la parte anteriore della sua Lotus in maniera sempre peggiore. Sapeva che se non rallentava la gomma anteriore sinistra non sarebbe sopravvissuta fino alla fine della corsa.

Dietro a lui Scheckter, Lauda e Patrese correvano ancora senza difficoltà. Lauda continuava a spingere la Wolf di Scheckter sovrasterzante, mentre anche lui aveva il suo da fare con la Arrows bianca ed oro di Patrese. Il giovane italiano seguiva ogni movimento delle macchine davanti a lui e stava pilotando come se avesse

tutto il tempo del mondo a sua disposizione. E in un certo senso lo aveva, perché, senza che lui lo sapesse, Lauda si trovava in grosse difficoltà con il motore, che stava diventando sempre più fiacco, man mano che la corsa proseguiva, e anche Scheckter si trovava in difficoltà con le gomme posteriori.

Depailler stava velocemente recuperando, avvicinandosi al gruppetto, e anche Watson si stava distaccando dalla Renault, che aveva pochi problemi di tenere a bada la Ferrari di Reutemann alla fine del rettilineo, dopo aver superato Laffite, che aveva perso terreno ugualmente dietro a Peterson, e che si trovava sotto la pressione di Villeneuve.

LA FALCIDIA DEI COMPRIMARI

Dietro a questo gruppo Pironi è stato superato ben presto da Tambay, il quale, dopo la sua brutta partenza, era riuscito a far funzionare nuovamente la sua frizione, che si era raffreddata dopo alcuni giri, e stava risalendo in maniera spettacolare.

La corsa di Cheever è durata solo per otto giri, quando si è dovuto ritirare in una nuvola di fumo azzurro, proveniente dalla rottura del tubo dell'olio, e la Copersucar di Fittipaldi lo ha raggiunto nei box nello stesso giro con il semiasse rotto; era successo in staccata per la curva Crowthorne.

Keke Rosberg aveva impressionato al via e nelle prime fasi della gara, ma anche la sua corsa si è conclusa 14 giri dopo la partenza, quando il finlandese è stato costretto a portarsi ai box per una perdita di carburante nell'abitacolo. Era vicino all'esaurimento quando è sceso dalla macchina, e inoltre aveva avuto noie con la frizione, dovute a un cilindretto che perdeva.

La corsa di Jochen Mass è stata rovinata, quando doveva fermarsi ai box dopo 15 giri, perché aveva forato la gomma anteriore destra. È tornato in pista ultimo, ma non aveva molto senso, perché dopo metà distanza era fuori definitivamente per noie al motore, dovute, forse, alla rottura di una molla di valvola. Quasi tutti i ritiri sono passati inosservati, perché la lotta in testa era tanto emozionante, che tutti avevano rivolto la loro attenzione a questi avvenimenti.

Quando Andretti iniziava il suo 21. giro aveva alle sue spalle sia Scheckter che Patrese. Alla fine del rettilineo Scheckter è passato e prima della fine del giro anche Patrese. Perfino la Brabham sofferente di Lauda riusciva a passare nella curva Crowthorne alcuni giri più tardi. Per un certo tempo Andretti era al di fuori dell'attenzione.

ESULTA LA FOLLA MA PATRESE VOLA

Jody guidava ora il suo GP casalingo per la gioia della folla, ma prima che le ultime grida di gioia si fossero spente Patrese aveva passato la Wolf, dopo sei giri, ed ora era in testa. Quasi subito Patrese cominciava a distaccarsi comodamente, mostrando al pubblico quanto se l'era presa comoda fino a quel punto. Sembrava che disputasse una corsa facile, man mano che aumentava il suo margine di vantaggio, ma ancora non aveva vinto.

Jody si è venuto a trovare sotto la pressione di Depailler, che presto è riuscito a passarlo, e poi la sua Wolf sovrasterzante è stata superata anche dalla Brabham di Lauda nel giro successivo. La folla guardava in silenzio, ma non per molto. Jody iniziava una battaglia per il quarto posto con Mario Andretti, che alla fine è stata vinta da Mario dopo 45 giri, mentre Watson, Peterson, Jones e le due Ferrari seguivano.

Dopo 37 giri anche la Renault turbo è uscita di gara, con il motore che aveva perso la sua potenza, si erano verificate accensioni irregolari e durante un fermata ai box ha versato tutta l'acqua del motore in terra. Era finito. Anche la macchina di Merzario mancava dal fondo del lotto; si è fermato brevemente ai box per noie di maneggevolezza, per controllare un punto di sostegno di un trapezio anteriore. Non c'era niente, ma quando lasciava i

box le noie diventavano più evidenti quando un attacco di un braccio sfregava per terra dopo che il punto di montaggio del telaio se ne era andato; e dopo un giro lento si è ritirato definitivamente.

TUTTA PER KEEGAN LA SERIE DRAMMATICA

Quando la corsa affrontava la seconda metà diventava ovvio che, a parte guasti

meccanici, Patrese stava portandosi via la sua prima vittoria in GP e questo alla seconda uscita soltanto della nuova Arrows. Depailler si è distaccato sempre di più mentre al 52. giro la Brabham di Lauda si è ritirata per rottura del motore. Questo era l'inizio di una serie di avvenimenti drammatici, che hanno avuto origine dalla Surtees di Rupert Keegan.

Una grossa nuvola di fumo usciva dalla vettura prima dei box e poiché tutti

dicare l'olio in pista sull'altro lato, quello lasciato da Keegan.

PERCHE' BRUCIA LA FERRARI?

Così la Ferrari è andata diritta al momento della frenata. «Era come se la macchina fosse rotta. Non è successo niente», ha detto Carlos. La Ferrari è andata dritta, fuori pista e dentro nelle reti, fer-

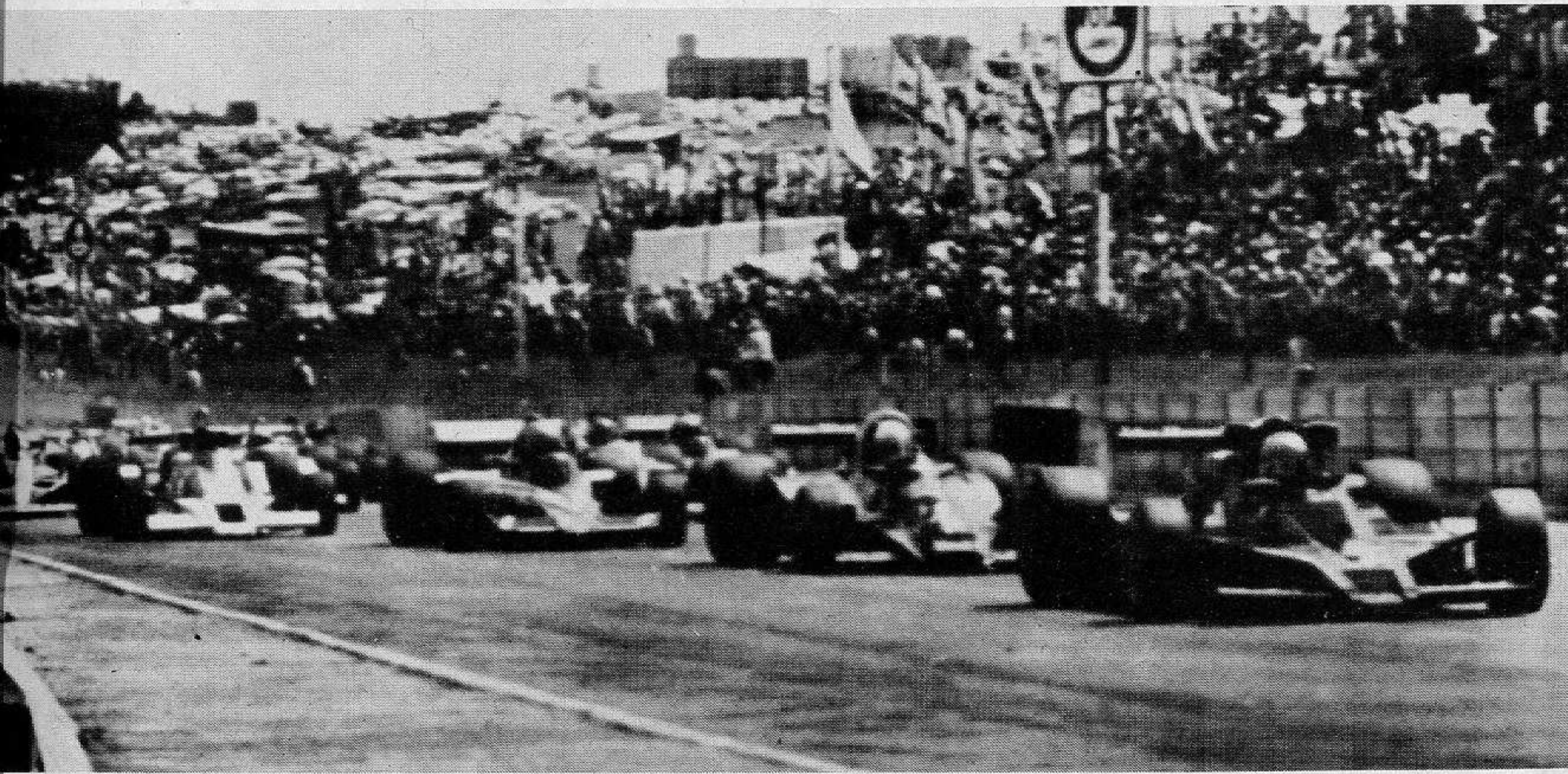
sto una fine prematura per la stessa ragione. Avendo passato Reutemann alcuni giri prima, egli è scivolato sullo stesso olio e ha fatto un testa-coda andando a finire nelle reti qualche metro più avanti, e benché sia poi stato in grado di tornare ai box con la vettura, era fuori gara con l'alettone posteriore piegato e con il radiatore danneggiato.

A quel punto le possibilità di Scheckter di finire in zona punti stavano velocemente esaurendosi. Dopo Andretti, sia Peterson che Watson erano passati, ed era fuori gara definitivamente alcuni giri dopo, parcheggiando anche lui la sua macchina sul lato esterno della curva Crowthorne. Quando staccava per la curva il motore si è arrestato a causa di un difetto nella pompa dell'alimentazione, poi quando cercava in fretta di scalare alcune marce, e far salire i giri e far partire nuovamente il motore, si è trovato sull'olio. Senza motore, metà fuori controllo, la macchina è scivolata fuori pista danneggiando il musetto.

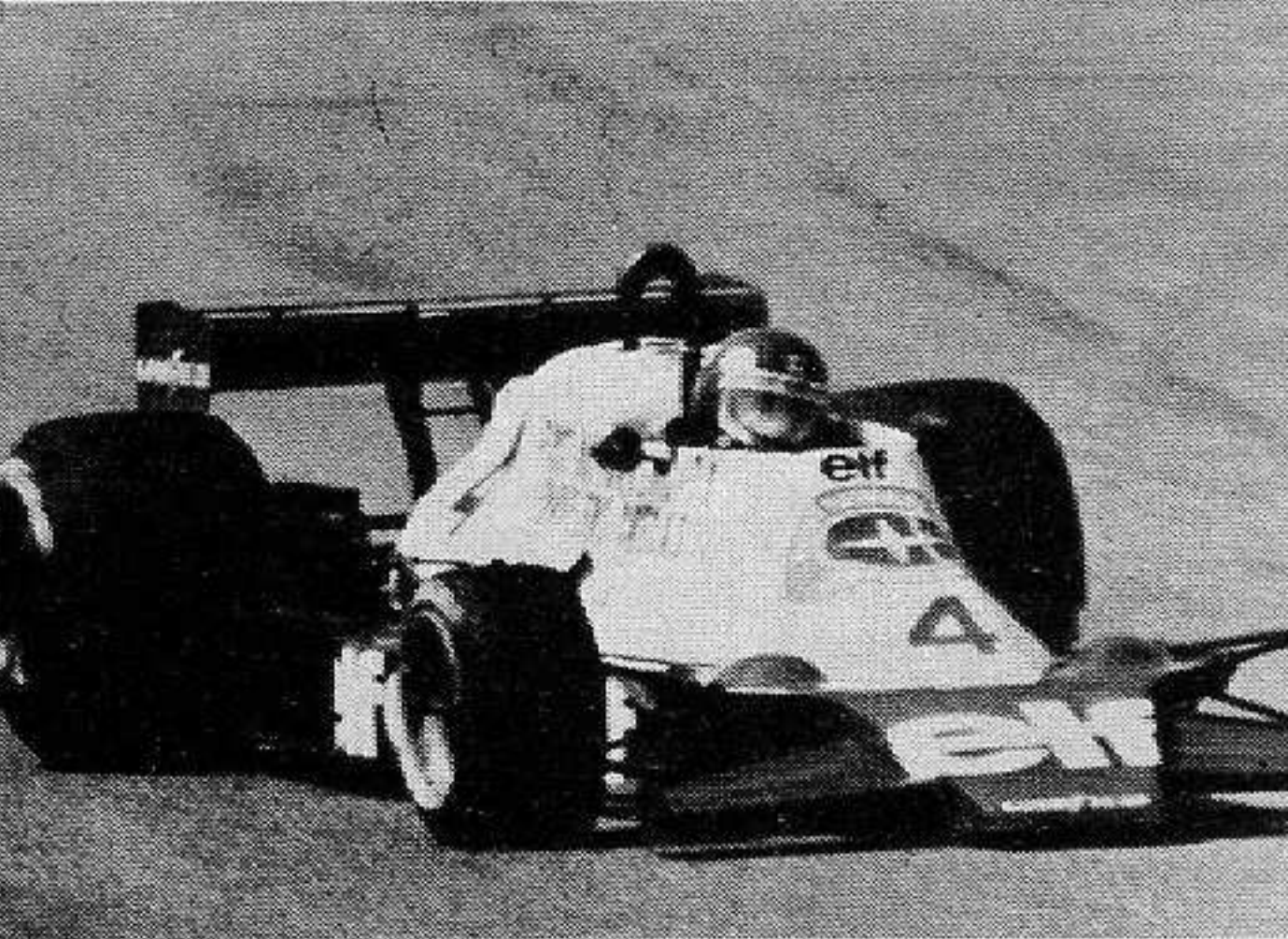
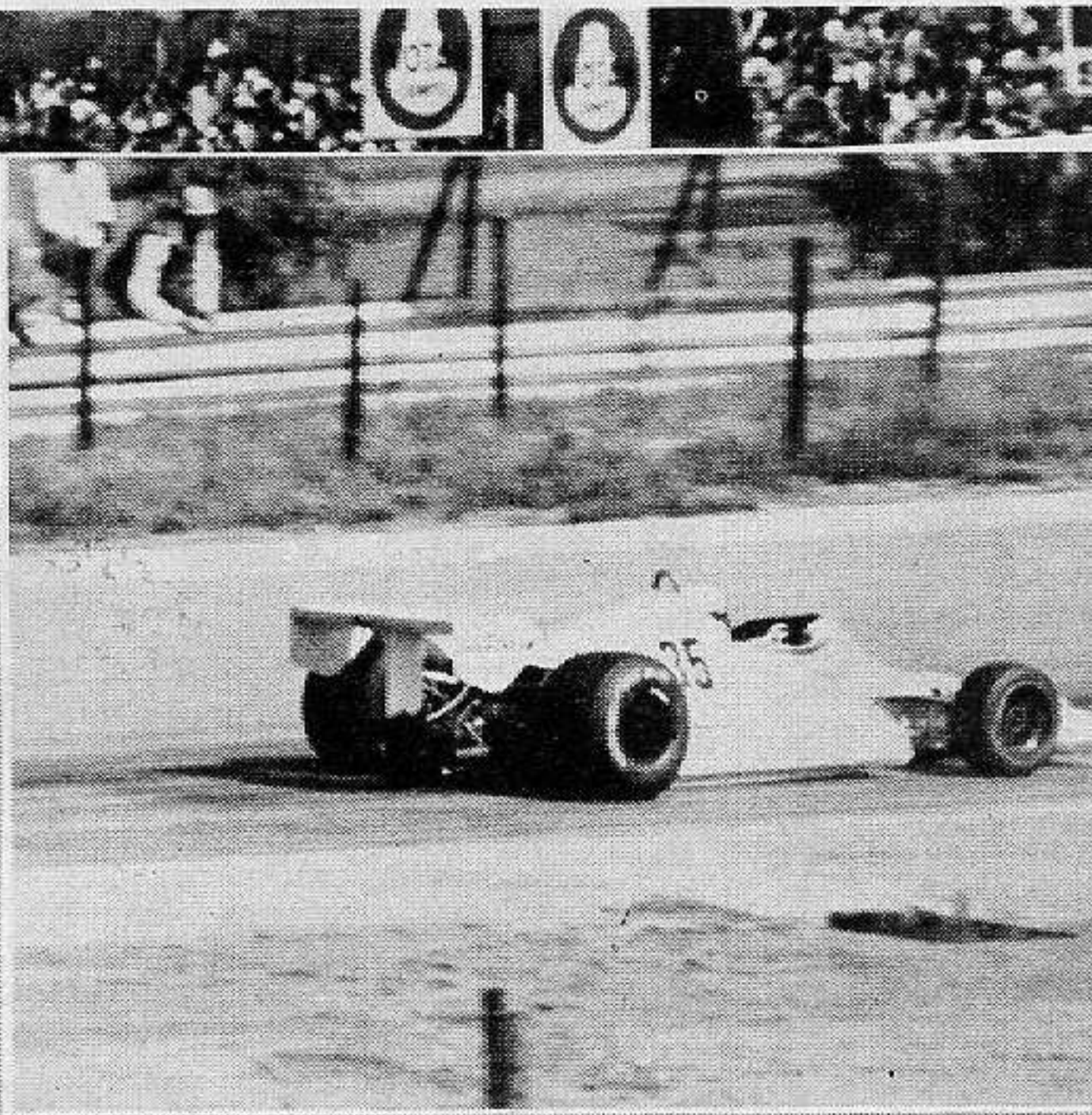
Che cos'altro poteva ancora succedere? Molto, era la risposta. Proprio quando Reutemann e Lauda passavano a piedi dai box Arrows, Lauda congratulandosi con Alan Rees, gli uomini dei box sono caduti nella costernazione, quando Patrese, che correva comodamente verso una vittoria quasi certa, non passava quando avrebbe dovuto.

PIANGE RICCARDO A SECCO ANDRETTI

Non ci voleva molto tempo perché arrivasse la notizia che la Arrows si era fermata alle «S», poi poco dopo Patrese veniva giù per i box a piedi in lacrime per raccontare al team che il motore si era rotto senza motivo evidente. «Olio, acqua, tutto era perfetto. Sono solo passato dalla seconda in terza e il motore ha fatto "bang"», ha detto Riccardo più tardi.



Ecco il gruppo, ancora compatto, infilarsi nella prima curva: in testa è Andretti, seguito da Scheckter che nella discesa ha passato sia Hunt che Lauda. Hunt è stato il primo dei favoriti a mollare col motore «arrostato»



Sopra, Merzario dà strada a Patrese, poco prima di ritirarsi. A sinistra, Depailler ha passato Reutemann, ed inizia la caccia a Jabouille. Seguono Peterson, Laffite e Villeneuve

Perciò era ora Depailler che guidava la gara a soli 15 giri dalla fine, ma Ken Tyrrell non sembrava affatto fiducioso man mano che i giri diminuivano. La sua Tyrrell stava emettendo del fumo azzurro e Ken si aspettava ogni momento che la macchina si fermasse. Infatti si è poi visto che la scatola della pompa perdeva, e sembrava drammatico, ma la perdita d'olio non era sufficiente per impedire a Patrick di arrivare al traguardo. Il vero problema erano le due Lotus, Andretti e Peterson, a sette secondi da Depailler, che stavano guadagnando terreno velocemente; ma poi, quasi come se le preghiere di Ken fossero state udite, la prima delle Lotus si è ritirata, entrando nei box con l'ultimo filo di carburante. Hanno versato alcuni galloni e Mario, di rabbia, ha avviato nuovamente il motore lasciando i box a circa 8.000 giri, ma solo per rimanere nuovamente senza motore dopo pochi metri, su per i box, perché c'era una sacca d'aria nell'impianto. Una spinta e la macchina andava di nuovo, e nessuno sembrava voler obiettare, ma a quel punto era ormai troppo tardi per Mario poter sperare di ottenere punti.

Jeff Hutchinson

Punito per KEEGAN un commissario

● I commissari di gara e di percorso non hanno certo brillato a Kyalami. L'uso delle bandiere, anche da quanto abbiamo potuto vedere in TV è stato piuttosto approssimativo. Pare che anche il direttore di corsa se ne sia reso conto, e abbia ripreso anche il commissario di gara che ha lasciato girare Keegan mentre perdeva l'olio (sul quale poi è forse scivolato Reutemann).

gli strumenti indicavano valori normali Rupert decideva di continuare per un intero giro per tornare ai box, mentre l'olio usciva dal motore, dopo si è scoperto che si trattava di un manicotto spezzato. Uscivano le bandiere dell'olio nella curva Crowthorne e nella maggior parte delle altre curve erano fuori ancora quando anche la Ferrari di Villeneuve si è rotta, guasto al motore, lasciando anche lui l'olio sulla pista nella stessa curva. Si trovava dietro a Reutemann, in quel momento, e quando la Ferrari di Carlos passava nuovamente per quella curva il fumo che avrebbe avvisato del pericolo era scomparso e le bandiere dell'olio sembravano in-

mandosi senza urtare contro niente di duro, ma proprio quando Reutemann stava scendendo, la parte anteriore della vettura si è incendiata, perché il serbatoio si era spaccato. Se Carlos fosse rimasto intrappolato nelle reti e il fuoco fosse stato più forte, un incidente così piccolo avrebbe potuto trasformarsi in tragedia. Per fortuna i commissari erano veloci nell'operazione di spegnimento, e la macchina stessa non si è nemmeno bruciata molto, però c'è da pensare se la struttura deformabile del telaio Ferrari, progettato proprio per evitare tali rischi di incendio, funzioni adeguatamente.

Anche la bella corsa di Tambay ha vi-

CONTINUA A PAGINA 28

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

Prima della corsa, allo scopo di caricare al minimo le gomme, Colin Chapman aveva deciso di togliere tre galloni dalla macchina di Andretti. La maggior parte di ciò che Mario aveva da dire su questi ultimi giri non si può stampare.

**ANCHE DEPAILLER
SERBATOIO VUOTO**

Peterson si è prontamente inserito nel vuoto, poi, come se la seconda preghiera della giornata fosse stata ascoltata, si è accorto che la macchina di Depailler stava avvicinandosi sempre di più, giro dopo giro, perché anche la Tyrrell era rimasta agli sgoccioli con la benzina, e non aspirava gli ultimi litri rimasti nel serbatoio. «E' cominciato a sei giri dalla

Watson è arrivato terzo, solo per dimostrare che a volte è in grado di terminare una corsa, benché avrebbe potuto benissimo arrivare davanti a Peterson se non avesse fatto quel testa-coda sull'olio di Keegan al 56. giro, e Peterson è riuscito di un pelo ad evitare la Brabham, che in quel momento si trovava con un gran margine di vantaggio sul resto del lotto. «Ero esattamente sulla stessa traiettoria di sempre, quando la macchina d'un tratto si è girata», ha detto John dopo.

Non vedendo la possibilità di prendere Watson, Jones ha rallentato alla fine, per aggiudicarsi un ben meritato quarto posto. L'australiano soffriva di torcicollo, dolori al petto e il naso gli colava per tutta la corsa, perché aveva un forte raffreddore. «Mi sono sentito veramente male alla fine della gara. Ero contento di poter rallentare un po'», ha detto Jones, contento della maneggevolezza della sua macchina durante tutta la corsa.

Anche Laffite terminava la corsa nello stesso giro del vincitore, ottenendo i primi punti mondiali di questa stagione, mentre Pironi è arrivato a un giro in sesta posizione. La sua corsa era stata rovinata dal terzo tubo di scarico rotto consecutivamente e «un terribile sottosterzo nelle curve a destra», come ha detto.

Andretti si è classificato al settimo posto. Jean-Pierre Jarier è arrivato ottavo dopo una corsa costante, mentre Rolf Stommelen ha concluso la gara al nono posto, anche lui si è dovuto fermare negli ultimi giri per far rifornimento, perdendo così il sesto posto e il suo primo punto nella sua prima corsa dopo il rientro. «Sono molto contento delle prestazioni di Rolf», ha detto Jackie Olivier.

«Certi pezzi della sospensione di Patrese avrebbero certamente fatto sì che Rolf avesse potuto essere più veloce, se avessimo avuto dei pezzi anche per la sua macchina. Migliorerà in ogni corsa», ha detto. Rolf era anche preoccupato perché la prima marcia saltava fuori e aveva grosse noie di sottosterzo. Perciò aveva ogni diritto di essere contento delle sue prestazioni, dopo la corsa.

**BRAMBILLA ULTIMO
NEL CALVARIO DI RUOTE**

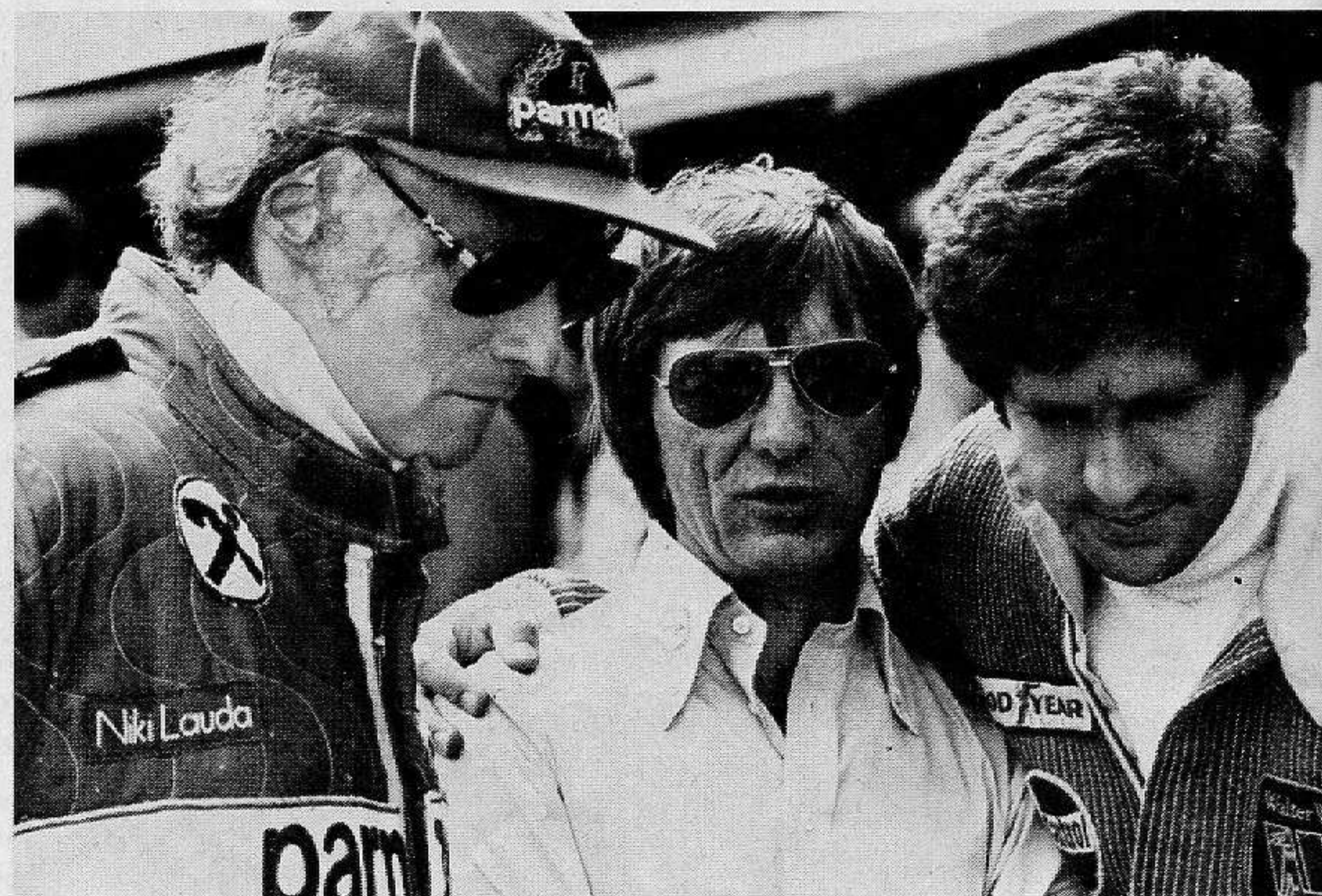
Rebaque è arrivato decimo, anche lui a un giro, gli unici altri a concludere la corsa erano Lunger e Brambilla a un altro giro. Lunger si è lamentato di un terribile sovrasterzo, che gli ha fatto fare alcuni testa-coda, mentre Brambilla ha disputato una corsa che mancava di tutto, veniva superato molto più facilmente di quanto di solito gli altri sono in grado di fare, e la fine della sua corsa è stata rovinata da un cuscinetto difettoso, di una ruota posteriore, che danneggiava la ruota al punto d'attacco del braccio superiore.

Ora solo tre punti dividono i primi cinque piloti, dopo le prime tre corse della stagione, e sembra che dovremo vivere un altro anno emozionante, e possiamo quasi certamente aspettarci che Patrese parteciperà alla battaglia, dopo quella prestazione che ha dato a Kyalami.

j. h.

**LA PISTA INNAFFIATA DI OLIO E GOMMA
HA SCONVOLTO TESTS E PRESTAZIONI
(DOPO LA PRIMA PROVA ANNULLATA)**

**Gomme in dogana
FERRARI reclama**



Lauda, Ecclestone e Scheckter. Pare che i rapporti fra Bernie ed il suo «socio», Mosley, non siano più idilliaci, e c'è chi parla di rottura

SPECIALE AUTOSPRINT

JOHANNESBURG - Kyalami è un circuito incostante. La macchina deve essere ben equilibrata, non troppo alettone che renderebbe la macchina troppo lenta in rettilineo, ma abbastanza per assicurarsi una buona maneggevolezza nelle curve veloci e lente e una buona aderenza in uscita. Se la maneggevolezza non è buona nell'ultima curva in salita, ciò rappresenta un grosso problema. Se non si riesce a rimanere davanti in uscita da quella curva e tenere il passo giù per il rettilineo, si è persa l'occasione migliore di sorpasso, in staccata per la Crowthorne, la prima curva.

Dopo un'intera settimana di prove si sperava di aver trovato il miglior compromesso, dopo di ciò le prove ufficiali avrebbero dovuto essere quasi una formalità, poiché si era già messa a punto la macchina. Ma poi, nei giorni di intervallo, la pista è cambiata completamente e si doveva ricominciare da zero. Alle 10 del mattino di mercoledì regna ancora un silenzio inconsueto nei box. I piloti, a metà vestiti, sono seduti lì a prendere il sole, chiacchierando e firmando alcuni autografi. Sono ancora in giro dei camion della manutenzione, mancano ancora delle reti e qualche guard-rail e gli uomini della CSI si rifiutano di dare l'autorizzazione per iniziare le prove. Se i piloti desiderano possono provare a proprio rischio. Hunt, Fittipaldi e Reutemann vanno con Robert Langford a vedere che cosa sta succedendo e decidono che non si può provare prima che le cose siano andate a posto e si sia data l'autorizzazione. «Si tratta di una questione di responsabilità se si dovesse verificare un serio incidente — dice James. — So che le prove della settimana scorsa rendono tutto ciò un po' ridicolo, ma non entra nel controllo della CSI e dobbiamo scendere un po' ad un compromesso».

Il ritardo va a vantaggio degli uomini della Goodyear. Le loro gomme, sviluppate in base al programma delle prove per i principali teams, non sono ancora arrivate, ritardate dalla dogana. Peter Warr suggerisce al responsabile delle pubbliche relazioni della Ferrari che le prove avranno inizio non appena apparirà il camion della Goodyear. Il suo senso dello humour inglese non viene apprezzato. Piccinini si irrita tanto e alcuni minuti dopo Bernie Ecclestone si sente bruciare le orecchie da ciò che gli dicono gli uomini della Ferrari, arrabbiati ed Ecclestone deve portare Warr al box

della Ferrari per spiegare lo scherzo. Infine iniziano le prove alle 14,30 e durano per 90 minuti, perciò si è persa un'ora di prove ufficiali.

Ed era proprio quella sessione di 90 minuti che doveva decidere le prime file dello schieramento, perché per l'ultima ora di prove di giovedì, soffiava un forte vento, faceva più freddo, una differenza di 20 gradi e uno strato di olio e gomma sulla pista, tutto ciò dava quasi un mezzo secondo di differenza nei tempi. Tutti erano curiosi di vedere quanto fossero buone le nuove gomme Goodyear, e dovevano subito scoprirlo. La BT46 di Lauda girava ben presto sui 15"0, e alla fine della sessione aveva abbassato il tempo a 1'14"65, la pole position, e un tempo che nella settimana precedente era sembrato così lontano. Era giustamente soddisfatto. «La macchina sembra già buona», diceva, ed era ancora più contento quando ha scoperto di essere anche il più veloce in rettilineo. Era una giornata perfetta, che neanche l'incidente della ATS di Jean-Pierre Jarier poteva rovinare. Lauda si era avvicinato troppo in fretta a Jarier ed aveva cercato con troppa insistenza di passarlo. La ruota posteriore della ATS di Jarier è passata sopra la ruota anteriore di Lauda e la vettura di Jarier è stata lanciata in aria, per fortuna atterrando sulle ruote, senza urtare il guard-rail, ma danneggiando il radiatore, bagnando Lauda di acqua calda. Poi Lauda si è scusato con Jarier per aver causato l'incidente.

**WATSON LAMENTA
GUAI AL « DAVANTI »**

John Watson era meno contento, i suoi tempi erano peggiori di quasi un secondo: «C'è qualcosa che non va davanti; la macchina sembra avere una parte anteriore, centrale e posteriore tutto in uno. Ho anche noie con i freni e neanche il motore è molto buono». Era più lento in rettilineo di quasi 10 kmh rispetto a Lauda, al suo passaggio migliore a 281,78 kmh (contro i 266 della Lotus di Andretti!) il giorno successivo, con un motore fresco le cose andavano un po' meglio, benché John non fosse ancora contento della macchina, e neanche del suo decimo posto nella griglia.

Di fianco a Lauda in prima fila era la Lotus di Mario Andretti, l'unico altro pilota a scendere al di sotto dell'1'15"0 con un tempo migliore di 1'14"90. Nonostante ciò



dopo
il
G.P.
Sud Africa

■ **CORRIERE DELLA SERA** (L.P.) «... Diciamo che a Kyalami, fra gli scolari più attenti c'era un italiano, Riccardo Patrese».

E se lui era (solo) uno scolaro attento, gli altri cos'erano?

■ **LA STAMPA** (M.F.) «... un Patrese che — al di là del deludente esito della prova — ha dimostrato di aver maturato una preziosa esperienza in F. 1: oggi è lui l'uomo nuovo del nostro automobilismo e rincesce doppiamente che non abbia in mano una Ferrari, anzi la Ferrari di Villeneuve...».

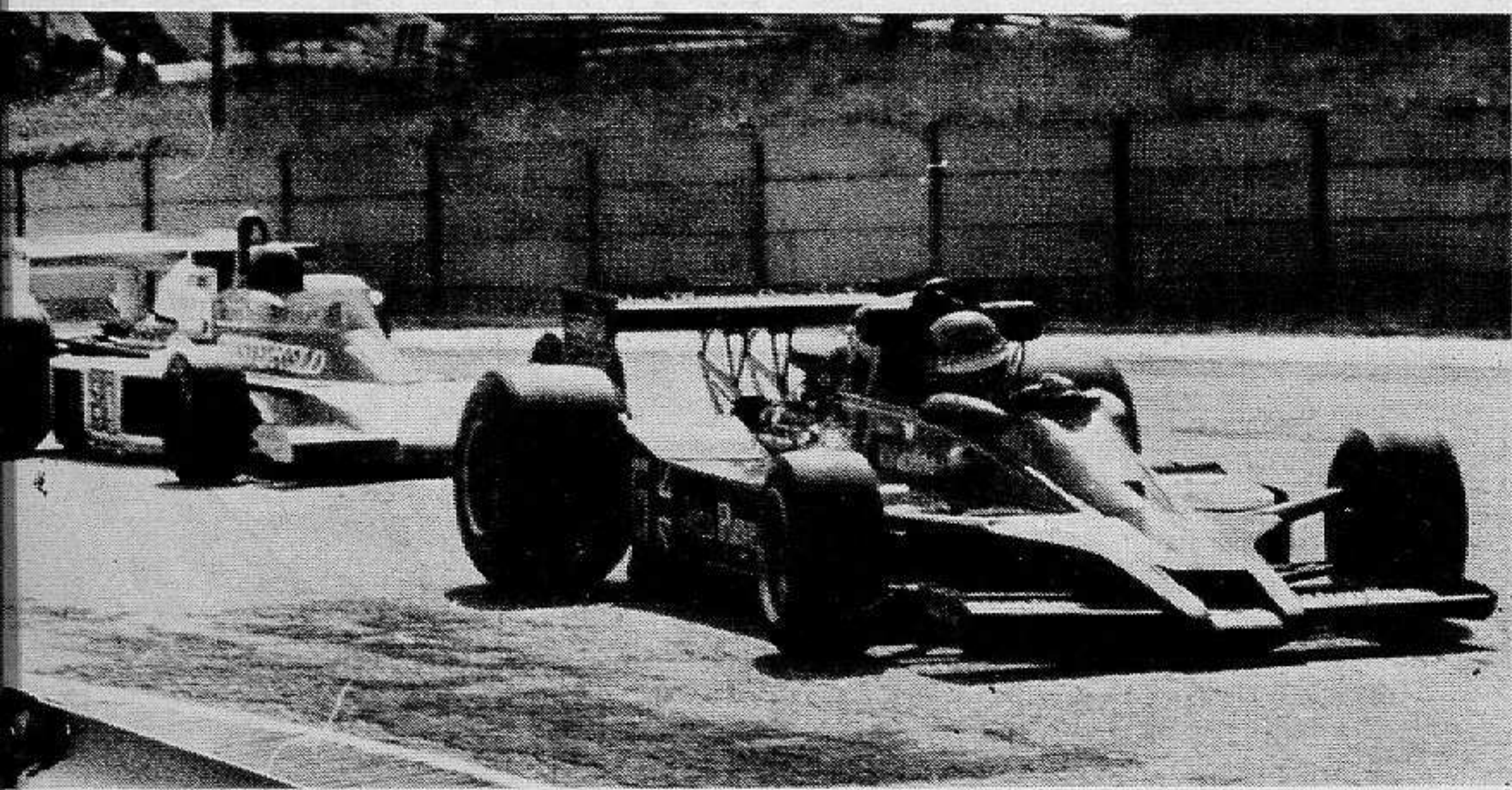
Perché, quella di Reutemann, no? E poi, chi ha deluso in prova: Patrese?

■ **LA GAZZETTA SPORTIVA** (A.E.) «... ci sembra che la sua impresa (di Patrese) non debba essere vista come il sorgere di una nuova stella, ma piuttosto come il prevalere della passione sportiva sui complicati calcoli delle gare d'attesa...».

... Sta a vedere che ora vacilla anche il trono di credibilità computeristica di Niki...

fine», ha detto Patrick e alla fine aveva Peterson proprio alle spalle. Tutta la folla di 60.000 spettatori si è alzata in piedi quando Peterson si è portato di fianco a Depailler, rimanendoci, nonostante il fatto che la Tyrrell lo tenesse all'esterno due volte, spingendolo verso la sabbia. Ma poi la Tyrrell si è spostata di lato per un po' e Peterson ha potuto passare.

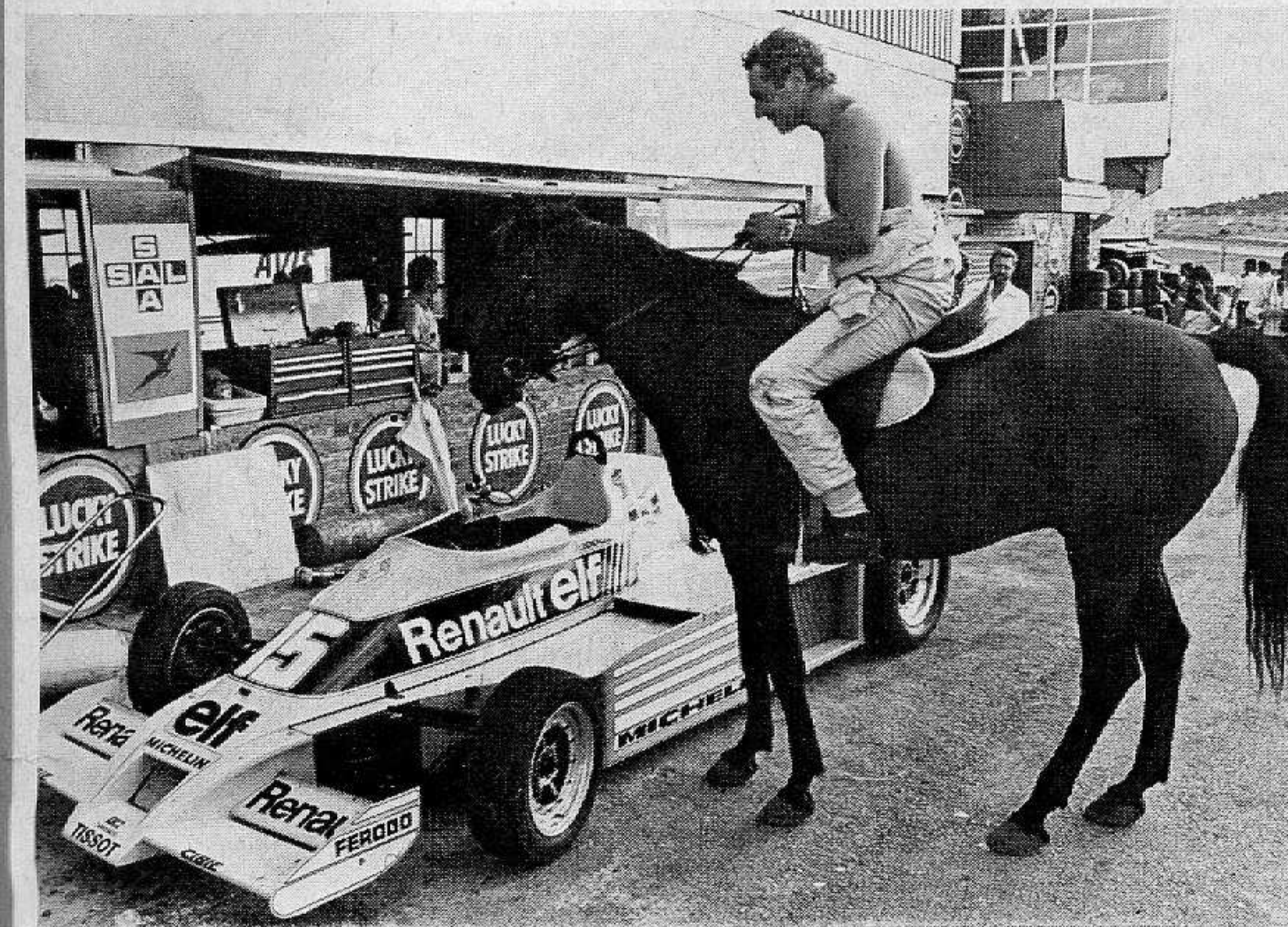
E' stata una di quelle rare corse che saranno ricordate per anni, prima di tutto da Depailler e Patrese, i quali meritavano entrambi la loro prima vittoria in GP, soprattutto Patrick, che ha accumulato il suo nono secondo posto della sua carriera, ma ancora aspetta la prima vittoria.



Peterson doppia Lunger, nel corso della sua rimonta. Assieme a Tambay, partito praticamente ultimo per noie alla frizione, Peterson è stato il più combattivo in gara, risalendo dal fondo, e legittimando in parte la vittoria



Alan Jones, aiutato dai commissari, cerca di sbrogliare la sua Williams dalle reti dopo l'incidente nelle prove. Sotto, Mass, con un cavallo, fa visita alla Renault, che di cavalli sembrava dovesse averne più di tutti



Mario non era del tutto contento, e alla fine della seconda giornata si è tolto il casco dicendo: «E' stato tutto un completo spreco di tempo».

Ronnie Peterson ha piazzato la seconda Lotus nella sesta fila. Le sue prove della prima giornata erano state rovinare da un'altra rottura del nuovo cambio Lotus. «Era andato a meraviglia sabato, ma alla fine della prima sessione si era rotto un pignone», ha spiegato Ronnie. Per la seconda sessione hanno poi rimontato il cambio Hewland e Peterson ha potuto migliorare il suo tempo, registrando 1'15"94, ma anche lui non era contento della maneggevolezza. «Sottosterzava nelle curve lente, e sovrasterzava fortemente sotto gas all'uscita dalla Leeukop» spiegava.

Il team McLaren era giustamente soddisfatto, con le sue due macchine in seconda fila dello schieramento, con Hunt appena migliore di Tambay. Hunt, come Lauda, era contento della sua vettura, ma divideva le paure di Lauda per quanto riguardava le ultime Goodyear, se il circuito dovesse cambiare nuovamente dopo un'altra pioggia.

«Oltre a assicurarsi un buon posto nello schieramento, nelle prove si deve anche trovare la giusta combinazione di gomme», diceva Hunt.

Jody Scheckter ha certamente fatto più giri di tutti prima delle prove ufficiali, e il lavoro effettuato dal team Wolf ha portato i suoi frutti quando Jody ha girato in 1'15"32, che bastava per guidare la terza fila. «No, non è ancora buona, ma è meglio», ha detto Jody nel suo solito modo esplicito. E osservando la sua guida si capiva che cosa stava succedendo, il suo stile era tutt'altro che pulito, con frenate secche, era il vero Jody che divertiva i suoi tifosi.

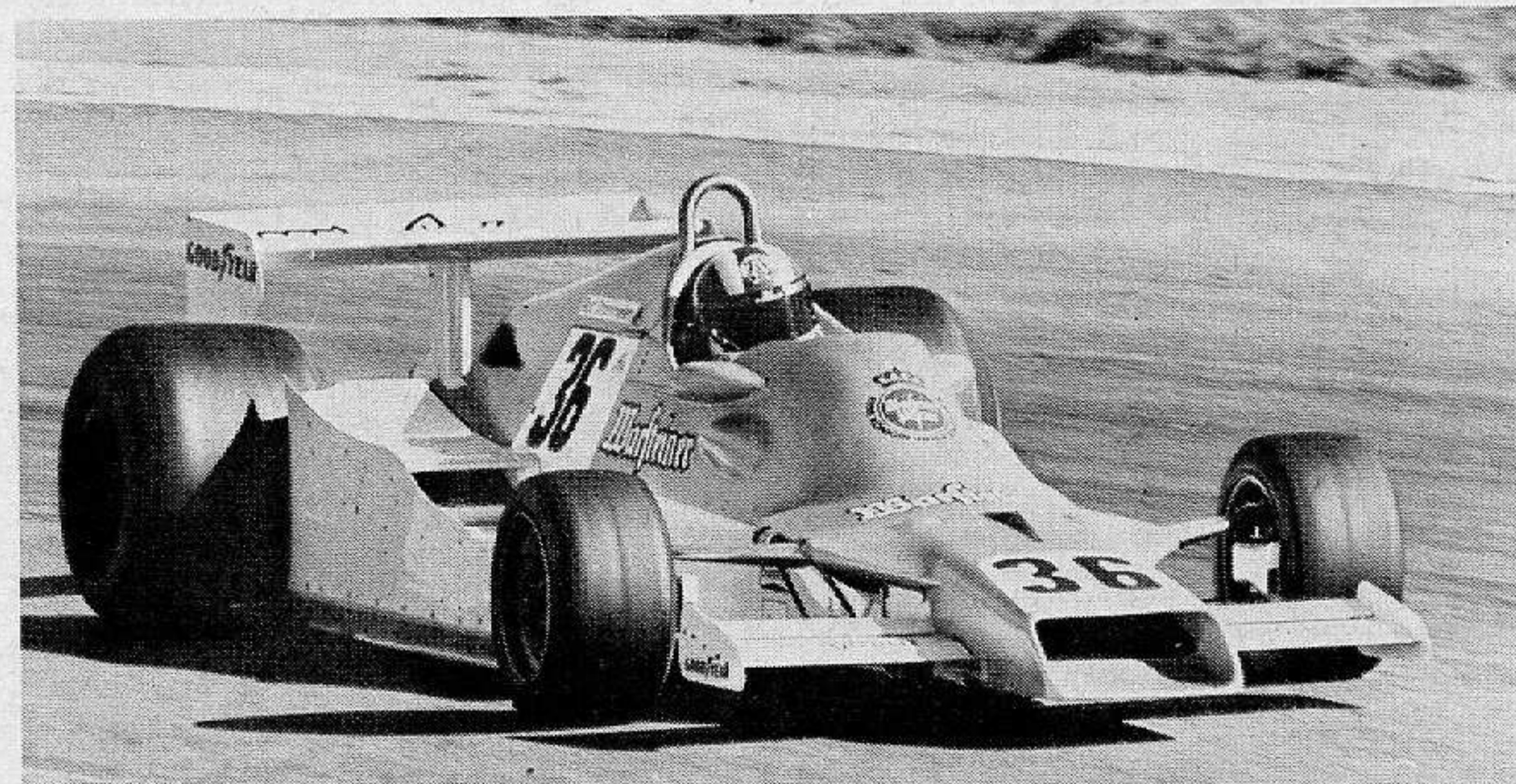
Sembrava che la Renault facesse pochissimi giri a velocità da corsa, ma nei pochi che Jean-Pierre Jabouille ha fatto, egli era veloce. Quando finalmente era riuscito a far funzionare il suo turbo in modo impeccabile, dava circa la stessa potenza dei propulsori delle altre macchine, valutava Jabouille e non il 15-20 per cento in più che ci si era aspettato. Era contento del telaio, usando la macchina con la carrozzeria modificata per tutto il tempo delle prove, ed era anche il più veloce su gomme Michelin con un posto in terza fila.

La maggior sorpresa era il giovane Riccardo Patrese del team Arrows, che è arrivato con una seconda macchina a Kyalami, non per Ian Scheckter come in programma,

ma per Rolf Stommelen, che ha portato con sé lo sponsor (di birra) Warsteiner per il resto della stagione. Prima delle prove circolavano voci che Scheckter avrebbe fatto causa al team, ma poi si è tutto risolto amichevolmente e con denaro.

Come se il team Arrows non avesse abbastanza problemi, Patrese ha aperto le prove con un motore bruciato, ma in quattro giri veloci ha fatto vedere il potenziale della sua macchina e il suo personale realizzando un tempo di 1'16"08. Nell'ultimo giro delle prove libere di giovedì mattina è volato fuori pista nella curva Sunset danneggiando fortemente il sottotelaio anteriore ed una delle pance laterali, che fortunatamente ha risparmiato danni più seri al telaio. Il team è riuscito a riparare la macchina in tempo per l'ultima mezz'ora di prove e Patrese è sceso in pista registrando una serie di tempi sul 1'16"0, con un migliore di 1'15"48, piazzandosi davanti alle due Ferrari.

Jackie Oliver parlava fiduciosamente di una vittoria possibile del team e questo solo alla seconda uscita della macchina di Patrese. Tutti erano molto impressionati, e anche quelli della Goodyear, che hanno dato a Riccardo delle gomme speciali con le quali egli ha registrato il suo miglior tempo, benché fossero praticamente tanto veloci



Rolf Stommelen ha fatto un rientro positivo in F. 1, con la seconda Arrows. Il tedesco ha portato in «dote» la sponsorizzazione della birra Warsteiner

quanto le gomme «tipo». Se Patrese fosse riuscito a provare nella prima giornata, quando la pista era più veloce, su questo tutti erano concordi, egli avrebbe potuto forse registrare un tempo da prima fila.

Le Ferrari erano una delusione. Dopo aver concluso le prove preliminari con i tempi migliori insieme ad Andretti, tutti i piloti Goodyear hanno fatto un grosso passo in avanti, mentre gli uomini della Michelin sono rimasti sui loro tempi. Villeneuve, pilotando l'originale telaio da prova, si è dichiarato francamente perplesso dei suoi tempi deludenti nella prima giornata. «La macchina aveva lo stesso assetto che nelle prove precedenti; sembrava andare bene e credevo di fare buoni tempi, ma ho avuto molto da penare per scendere al di sotto dell'1'16"0».

Reutemann che ha perso parte della prima giornata a mettere a punto il suo nuovo telaio, ha finalmente registrato un tempo incoraggiante di 1'15"52, ma dopo aver provato un mucchio di gomme Michelin non poteva migliorare questo tempo il giovedì. Infine, prima della fine delle prove, si è fermato ai box, è sceso dalla macchina e ha rinunciato disgustato, solo per essere battuto negli ultimi minuti dal suo compagno di squadra, che è rimasto in pista a lavorare. Dopo alcune fermate, facendosi dare più alette anteriori, per risolvere un problema di sottosterzo, egli è riuscito a registrare un giro in 1'15"50.

«E' un po' meglio, ma non ancora buona come la settimana scorsa», ha spiegato Gilles, il quale, come gli altri novellini Tambay, Patrese e Pironi, sembra migliorare con ogni gara.

PER FORGHIERI TUTTO VA BENE

Carlos Reutemann non era felice. «Niente grip... il circuito è cambiato molto», ha detto, il suo posto in quinta fila, come quello di Watson, erano molto lontani dalle loro speranze. L'unica persona del team Ferrari che non sembrava preoccupato per il cambiamento di sorte era Mauro Forghieri. «Se gli altri teams usano le stesse gomme con le quali si sono qualificati per la corsa, ne sono contento» ha detto. «Le nostre macchine possono correre negli stessi tempi in cui hanno corso nelle qualificazioni, senza alcun problema per tutta la corsa. Penso che le macchine con gomme Goodyear avranno dei problemi, come a Rio». anticipava Forghieri. Con o senza problemi, non sarebbe stato facile per Reutemann passare tante macchine su una pista come Kyalami.

Insieme a Peterson in sesta fila era Patrick Depailler con la nuova Elf Tyrrell 008, e il suo compagno di squadra Pironi era dietro di lui, nonostante fosse più lento di quattro decimi. Entrambe le Tyrrell erano salite nella griglia dopo che Ken Tyrrell aveva protestato con successo contro i tempi ufficiali, che per molto davano James Hunt in pole, più veloce di un intero secondo del suo tempo effettivo. Anche tutti gli altri hanno protestato questo tempo.

Jacques Laffite è passato ad intervalli regolari dalla vecchia alla nuova Ligier-Matra JS7, non sentendosi soddisfatto di nessuna delle due, ma infine ha scelto la nuova con il cambio FGA400 più leggero, geometria della sospensione posteriore modificata e anche le carreggiate anteriore e posteriore diverse. Ma la Ligier non ha ancora mostrato la forma promettente trovata l'anno scorso.

La Copersucar di Emerson Fittipaldi non ha tenuto fede alle speranze, e un motore fiacco non migliorava le cose nella prima giornata, e come i piloti Ferrari, anche lui si lamentava di mancanza di «grip» e delle condizioni mutevoli della pista. «La macchina va bene sulla pista pulita, sono veloce quanto gli altri, ma man mano la pista si copre di olio e gomma, i miei tempi

peggiorano. La macchina è bella da guidare, sembra OK, ma non è veloce», diceva Emerson.

Insieme alla Copersucar in ottava fila era Jochen Mass con la prima ATS. Cambiare la macchina con Jean-Pierre Jarier non ha fatto molta differenza per lui. Ha perso molto tempo nella prima giornata con un guasto nella scatola di accensione, e nella seconda giornata ha avuto un motore giù di potenza, e quando aveva un buon treno di gomme, non lo si poteva montare per un errore di lavorazione alle ruote anteriori, e così i mozzoni non si lasciavano fissare. E ancora una volta Jochen ha passato un brutto fine settimana senza colpa sua.

Alan Jones era in deludente 18. posizione con un tempo migliore di 1'17"16; noie al motore con la macchina da corsa e un incidente con il nuovo muletto erano le cause dei suoi problemi. Nella prima giornata il motore della macchina da corsa era molto più lento di quello del muletto, con il quale è sceso in pista nelle prove libere, ma poi ha mancato una marcia alla Leeukop ed è andato a finire nelle reti, prima che si accorgesse di che cosa fosse successo. Nonostante non fosse uscito ad alta velocità, l'ordinata anteriore è rimasta fortemente piegata. «Ho fatto senza difficoltà 1'16"0 con la nuova macchina. Il motore era tanto migliore che potevo cambiare marcia almeno 150 metri prima, e in rettilineo andava più veloce di 10 kmh», diceva Alan, che sperava in un grande miglioramento in corsa. La sua specialità.

Vittorio Brambilla era molto indietro nello schieramento e ha registrato il suo tempo migliore nella seconda giornata, nella prima aveva accusato noie di selezione del cambio. Nella seconda giornata si lamentava perché non riusciva ad equilibrare la vettura, particolarmente per le curve lente.

Il suo compagno di squadra Rupert Keegan ha avuto i maggiori problemi con se stesso. Nella prima giornata aveva difficoltà con la pressione di alimentazione e nella seconda soffriva di crampi allo stomaco e nausea.

In dodicesima fila, accanto a Keegan, c'era Keke Rosberg, che ha registrato un tempo impressionante con la nuova Theodore TR1, ma dopo pochi giri nell'ultima sessione ha dovuto rinunciare per rottura del motore. Aveva registrato 1'17"6, sebbene dovesse cominciare da zero ed aspettare il telaio, che era stato sostituito da una nuova monoscocca, che era stata portata via aerea sabato, dopo che il suo telaio era rimasto distrutto in un'uscita di pista, perché il pattino del freno si era staccato durante le prove. L'impressionante controllo di macchina e il prepotente stile di guida di Rosberg, praticamente alla sua prima uscita in F. 1, ha stupito alcuni e potrebbe significare offerte da altri teams.

A capeggiare l'ultima fila era Eddie Cheever con il suo stile molto diverso e pulito al volante della sua nuova Olympus Hesketh 308, benché la macchina facesse tutto il suo possibile per sconvolgere il suo stile. «Abbiamo provato di tutto per equilibrare la macchina, ma non siamo approdati a niente. Ci siamo completamente persi, la macchina era lenta in rettilineo e non aveva aderenza», spiegava Eddie.

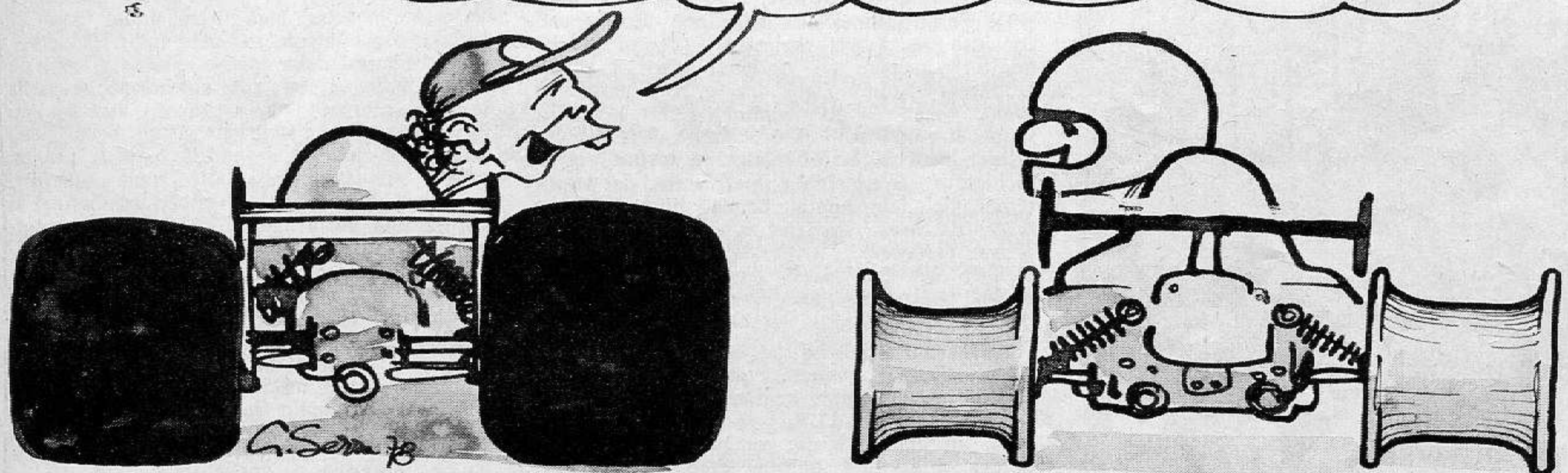
NONOSTANTE I GUAI MERZARIO «PASSA»

L'ultima macchina qualificata era quella di Arturo Merzario, che aveva un sacco di guai e perciò era fortunato di essersi qualificato. Mercoledì il motore produceva accensioni irregolari, e ha passato molto tempo a mettere a punto il telaio modificato, che ora ha la carreggiata anteriore e posteriore più larga di 10 cm, e tutto è stato reso più difficile ancora dal fatto che Arturo e il suo team, con il nuovo direttore Angeleri, non hanno potuto arrivare prima delle 4 del mattino grazie... all'Alitalia. Giovedì era più sveglio, ma un motore malato gli ha impedito lo stesso di scendere al di sotto di 1'18"0.

La nuova Martini F. 1 di Tico Martini, pilota da René Arnoux ha fatto un debutto deludente, senza colpa né del pilota né del telaio. Dall'inizio delle prove ufficiali, per tutta la prima giornata, l'impianto di alimentazione non funzionava adeguatamente. Poi, finalmente, la mattina di giovedì il problema sembrava risolto, ma poco dopo è scoppiato il motore. Il team è riuscito a montare un motore nuovo per le prove finali, ma anche quello non andava bene, e così Arnoux poteva migliorare i suoi tempi marginalmente e non è riuscito a qualificarsi.

Né il team Shadow, né l'Ensign erano venuti per le prove libere della settimana precedente, ed entrambi hanno pagato il loro prezzo. Lamberto Leoni non poteva fare meglio di 1'18"38, e anche le Shadow di Clay Regazzoni e Hans Stuck non hanno potuto qualificarsi per noie ai motori nella prima giornata e per mancanza di aderenza nella seconda, un problema che si sarebbe potuto risolvere con altre prove.

TU PROFATO
A SENTIRE DA BERNIE?



Solo MERZARIO dà una mano a TICO MARTINI

● Nella prima giornata di prove alla «Tico Martini Automobili» avevano problemi all'impianto della benzina. De Chaunac, dopo aver fatto il giro di tutti i teams senza risultato, è arrivato da Merzario per vedere come aveva sistemato il suo impianto. Merzario, altruisticamente, non solo ha messo a disposizione la macchina, ma addirittura disegnato lui stesso le canalizzazioni. Segno di vera sportività.

PER LE GOMME, DAL SUD AFRICA PILOTI «BIANCHI» E «NERI»

Le sigle del «razzismo»

KYALAMI - Nel Sud Africa, dell'«Apartheid», è scoppiata con fragore la bomba del «razzismo» anche in campo pneumatici. La Goodyear, e per essa Bernie Ecclestone che fra le altre sue attività ha quella di distributore dei pneumatici racing americani, ha fatto la sua scelta, con gomme molto buone ai piloti «bianchi», e gomme meno buone ai piloti «neri», stabilendo così, ben prima del via della gara, una sua graduatoria che nessuna prestazione umana avrebbe potuto mai sovvertire. Nella tabella che pubblichiamo, abbiamo ricostruito le dotazioni di pneumatici usati dai principali teams in prova ed in gara. C'è da notare una cosa, e cioè che il treno di GY con il quale Lauda ha ottenuto il tempo di pole position, mercoledì, non apparteneva a nessuno di quelli visti a Kyalami, e quindi le sigle delle gomme di Lauda si riferiscono ai pneumatici che il campione del mondo ha usato in prova il giovedì e in corsa. La Ferrari ha usato le S7, almeno ufficialmente, anche in gara così come la Renault. Singolare notare che si tratta della stessa sigla di cui Forghieri impose l'uso in Argentina. In Brasile i tecnici Michelin optarono per le S9.

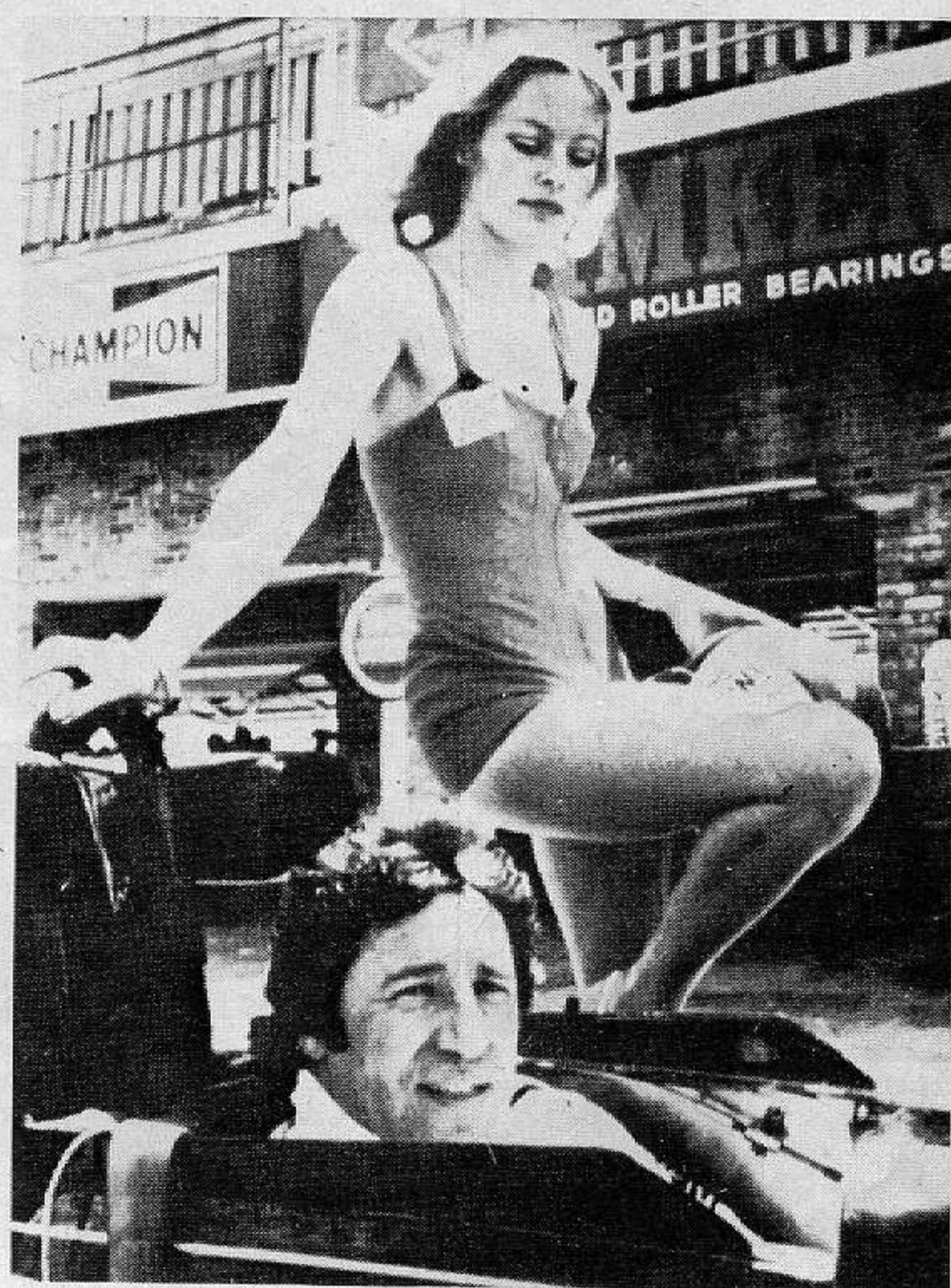
sultato il più veloce fra i piloti di «serie B» durante le prove libere della settimana precedente la corsa, mentre lo stesso trattamento è stato riservato ad Alan Jones come più veloce con le GY in Brasile.

Franco Bonaventura

prove	pilota	gare
Peterson	5714/5715	5805/5806
Andretti	5714/5715	5811/5806
Watson	5805/5806	5805/5806
Lauda	5805/5806	5805/5806
Hunt	5807/5808	5815/5812
Tambay	5807/5808	5815/5812
Depailler	5712/5713	5815/5812
Pironi	5712/5713	5815/5812
Patrese	5715/5716	5815/5812
Fittipaldi		5811/5812
Scheckter		5815/5812
teams B		
	5600/5601	5600/5601
	5709/5710	

Sempre per quanto riguarda le GY, c'è da dire anche che le gomme da gara «buone» sono distinte dalla sigla con 58 nei primi due numeri, mentre le altre due cifre stabiliscono una ulteriore graduatoria nell'ambito delle gomme migliori; e cioè le ultime due cifre fino a 08 contraddistinguono le gomme «buonissime», oltre siamo nel campo delle gomme «buone» ma non eccezionali.

I teams di «serie B», per la gara, hanno avuto a disposizione solo un treno, mentre per le prove almeno c'erano due scelte. Infine, per le qualificazioni Patrese ha avuto gomme buone essendo ri-



● Mario Andretti ha compiuto 38 anni martedì 28 febbraio, ricevendo tra l'altro un omaggio da parte degli organizzatori, che gli hanno inviato il presente con una splendida ragazza. Facendo finta di capire poco, Andretti ha dimostrato di credere che il regalo fosse la ragazza e non quello che essa aveva nelle mani...

Dal 12 aprile la CSI è autonoma

constatare come gli sportivi si siano presentati in gruppo compatto, accordato su tutti i punti di un nuovo ordinamento.

E dobbiamo dire che ciò è da ascrivere a merito dell'Avv. Carpi e dell'ing. Rogano, sia per la stesura del testo dello Statuto della futura CSI (compilato dalla Commissione presieduta da Carpi) sia per i suggerimenti «politici» contingenti.

Per questo, le manovre tendenti a rinviare la approvazione finale del nuovo testo sono state rintuzzate. Ed il risultato è che è venuta la conferma della data del 12 aprile per la discussione e la approvazione del nuovo Statuto. Il 12 aprile dunque, a Melbourne, l'assemblea di primavera della CSI sarà tenuta ad approvare il testo, cosa che è scontata e non può avere ostacoli.

Dal 12 aprile, perciò, dovrebbe iniziare un nuovo ciclo, che dovrebbe riportare l'organizzazione sportiva internazionale a nuova dignità ed autorità. Cosa che ci auguriamo avvenga in modo totale.

A Vienna, c'è stato anche qualcosa d'altro che interessa lo sport. Gli organizzatori di Mosport hanno fatto presente alla FIA che intendevano interporre appello contro le decisioni CSI di non permettere altre gare internazionali sul cir-

cuito canadese. La curiosa richiesta è stata respinta, naturalmente, perché al di là della sostanza (Mosport è indegno di gare ad alto livello) c'è il fatto che la CSI è un organo FIA, e sarebbe stato piuttosto curioso che la FIA smentisse... se stessa.

f. i.

Anche ANDRETTI come LAUDA in eccesso velocità

● I limiti di velocità su strada, in Sud Africa, sono aberranti, col massimo di novanta chilometri orari sulle autostrade. Limiti che vengono fatti rispettare a suon di contravvenzioni salate, anche se abbastanza logiche e non fantasiose come le nostre.

A fare la esperienza diretta della efficienza dei radar della polizia stradale sono stati, nei giorni precedenti il Gran Premio, Andretti e Lauda. «Sorpresi» a superare i cento orari, hanno dovuto pagare entrambi, separatamente, venti rand di multa, circa 21.000 lire.

● Molta eccitazione domenica sera e lunedì mattina nel mondo della Formula 1, per una notizia, calata attraverso la radio locale, secondo la quale sabato scorso sarebbe stato ucciso in Italia Franco Ambrosio. La notizia era stata distorta, perché, riguardava il rinvenimento del cadavere di quell'Ambrosio che era stato rapito l'anno scorso, ma fino a che non sono giunti i giornali italiani della domenica le congetture sono state parecchie. Il più tranquillo era peraltro Patrese, che avendo telefonato a casa sua domenica e non avendo avuto nessuna comunicazione, non ha mai creduto al fatto.

● Carlos Reutemann si è autoaccusato di imprevidenza, qui a Kyalami, affermando che: «In Brasile ho sbagliato tutto, perché andando così forte ho messo troppo in allarme la Goodyear, e così hanno fatto delle gomme speciali subito. Avrei dovuto andare più adagio...».

● Lamberto LEONI è arrivato sul circuito di Kyalami giusto in tempo per andare in pista per le prime prove, che per sua fortuna erano state ritardate. Con lui era anche Mo Nunn, responsabile del ritardo, il quale era convinto che le prove fossero giovedì e per questo aveva prenotato l'aereo che parte da Londra il martedì.

VIENNA - La recente riunione del direttivo della FIA, a Vienna, è stata dedicata per la maggior parte a problemi sportivi, anche se all'ordine del giorno c'erano molte altre cose.

Quel che è in corso da qualche tempo, vale a dire la gestione dei problemi sportivi da parte dell'organismo sportivo, è stato l'argomento principale, con discussioni che hanno avuto fasi molto delicate, poiché con la scusa dei motivi procedurali qualcuno della Fia ha tentato di far ritardare le previste scadenze che debbono portare all'autonomia decisionale ed anche amministrativa dell'attuale CSI.

Probabilmente, taluni personaggi «conservatori» della FIA erano convinti che nel gruppo degli sportivi esistessero divergenze tali da poter dare esca a manovre ritardatrici. Invece hanno dovuto

RISENTITI IN AMERICA CON ECCLESTONE

Per LONG BEACH decide la rata di anticipo!

KYALAMI - Notizie che circolavano a Kyalami dicevano che il Gran Premio USA WEST aveva molte probabilità di essere cancellato. Non si sapeva bene perché, ma molta gente era convinta che la gara non si sarebbe fatta.

A questo proposito abbiamo chiesto notizie a Bernie Ecclestone, che ha affermato la esistenza di contrasti con gli organizzatori facendo anche riferimento a presunti debiti non ancora saldati da parte della organizzazione californiana. Secondo Ecclestone una decisione definitiva sarà presa lunedì 6 marzo, data di scadenza di una specie di « ultimatum » posto agli organizzatori.

Abbiamo però voluto interpellare anche l'altra campana, per sapere cosa se ne dice dall'altra parte dell'oceano, e la risposta al nostro telex è questa:

« Per quanto ci concerne, il Gran Premio di Long Beach avrà luogo nei giorni 31 marzo, 1 e 2 aprile. Abbiamo un accordo firmato da Bernard Ecclestone della F.O.C.A. che è considerato come un contratto. Stiamo lavorando per tentare di risparmiare soldi nei trasporti aerei, che per una serie di ragioni spiacevoli sono diventati molto cari. Presumiamo che la decisione definitiva per lunedì, cui vi riferite, sia una prima rata anticipata richiesta dal signor Ecclestone. Crediamo anche che la base dei rumori che circolano venga dalla FOCA, nell'intento di fare pressioni su di noi, cosa che non apprezziamo ».

Ascoltato anche l'altro suono di campana arriviamo alla conclusione che la realtà sia diversa da quella che si vorrebbe far apparire, e che in sostanza il Gran Premio di Long Beach si farà, dopo che i tentativi di parte FOCA saranno stati almeno attenuati da parte degli organizzatori.

In sostanza si sta ripetendo per Long Beach quello che è accaduto per Kyalami. Infatti, ricorderete che un mese fa circolavano le stesse voci a proposito del Gran Premio del Sud Africa.

Anticipato (per il calcio) al 17 giugno il G.P. di SVEZIA

● Anche per il Gran Premio di Svezia è corsa voce di una possibile situazione difficile, e qualcuno ha persino detto che la gara sarebbe stata cancellata. Gli organizzatori hanno precisato che la notizia è totalmente falsa e che la gara si farà regolarmente.

Hanno tuttavia confermato una variazione importante, ed è quella della data. La gara di Anderstorp si farà il sabato 17 giugno e non domenica 18 giugno. L'anticipo di data è stato deciso per evitare la concomitanza con la seconda giornata del campionato mondiale di calcio, avvenimento che monopolizza la televisione, come avete già appreso da AS qualche settimana fa.

Per la prima volta il Gran Premio di Svezia sarà trasmesso in quasi tutto il mondo, per iniziativa della società francese SFP che assicurerà i mezzi tecnici di ripresa e di trasmissione. In Europa dovrebbero essere almeno dieci nazioni a trasmettere l'avvenimento.

Da Anderstorp apprendiamo anche che il circuito sarà modificato seguendo le prescrizioni di sicurezza imposte dalla CSI ed inoltre che sarà variato il tracciato in corrispondenza della curva nord, che sarà sostituita da una curva a novanta gradi, che impegnerà i piloti in modo maggiore.



Edizione doppia

TELESPRINT « double face » lo scorso week-end. Gran Premio del Sudafrica in primo piano al venerdì con il filmato corredato della tabella dei tempi per lo schieramento di partenza. Solo che questa volta non c'era il nome della macchina accanto a quello del pilota ma (molto giustamente) si era preferito indicare il tipo di gomme (Good-Year in particolare) usate. E il titolo del servizio, « Apartheid delle gomme » diceva da sé quali erano le premesse (peraltro poi capovolte dalla grinta di altri piloti) del terzo GP dell'anno. Denunciare apertamente l'assurda selezione creata nei team della F. 1 dalla guerra delle gomme, che ha portato la Good-Year ad assegnare solo a pochi le « scarpe » buone per arginare la Michelin, è stata la stessa accusa rilanciata anche da Clay Regazzoni, intervistato in diretta da Kyalami: « E' davvero un problema da risolvere — ha detto — ci sono team che hanno solo quattro gomme ed altri che hanno decine di gomme con sigle diverse... Ecclestone? Ma lui se ne frega e non ha problemi; tanto le gomme le ha! Per questo mi diventa difficile fare un pronostico per la vittoria. E tutto lì: certe squadre sono troppo favorite dalle gomme... ».

Le repliche del sabato invece, al posto di questo preambolo post prove, si sono aperte con collegamenti diretti con la redazione di AUTOSPRINT con i primi commenti dopo la stupenda pur se sfortunata prestazione di PATRESE e le relative « accuse » a chi ha voluto ignorare fino a sabato 4 marzo questo giovane pilota italiano costretto ad emigrare.

Ancora auto, ma di tutt'altro genere, dopo la F. 1 con il Salone di Ginevra che sarà presentato addirittura a puntate (e dunque venerdì 10 ci sarà « Ginevra pop ») per il gran numero di novità presentate o comunque di cose interessanti. Ci sono state interviste ed anche un commento sull'« auto giapponese » che sta facendosi sentire in Europa ma il filmato ha comunque lasciato un po' l'amaro in bocca a chi segue le vicende automobilistiche di casa nostra, come ha poi fatto notare Sabbatini in diretta dallo studio. Le telecamere si erano infatti soffermate a lungo sullo stand della Panther, la Casa inglese balzata alla ribalta per la sua sensazionale sei ruote ma in ogni caso sulla cresta dell'onda per le sue bellissime creazioni in tema di revival che dovrebbero purtroppo, ricordare all'industria italiana specializzata quale grosso treno abbia perso.

Breve flash poi con una intervista a Beppe Gabbiani (« Agostini? Con lui potrò avere al massimo problemi in fatto di pubblicità perchè lui certo mi sovrasta ma penso che sia una brava persona... non lo conosco bene... ») ed ancora « dolenti note » con le elezioni della CSAI e l'annuncio del primo delegato (Romano Fazio per il Lazio) eletto ma il fatto sensazionale è stato la puntualizzazione (senza tema di smentite) su quanto lo stesso ingegnere Rogano aveva dichiarato a TELESPRINT e cioè che non era assolutamente vero che lui si fosse opposto alle elezioni in marzo. Solo che evidentemente si era dimenticato che lui stesso il 25 gennaio aveva dato l'annuncio del rinvio in forma ufficiale in pieno Comitato Esecutivo!

Meglio dunque consolarsi con il Salone dell'auto di New York e soprattutto con un revival di filmati dei Gran Premi del Sudafrica girati dalla FINA e dalla Marlboro nel 1974 e nel 1976.



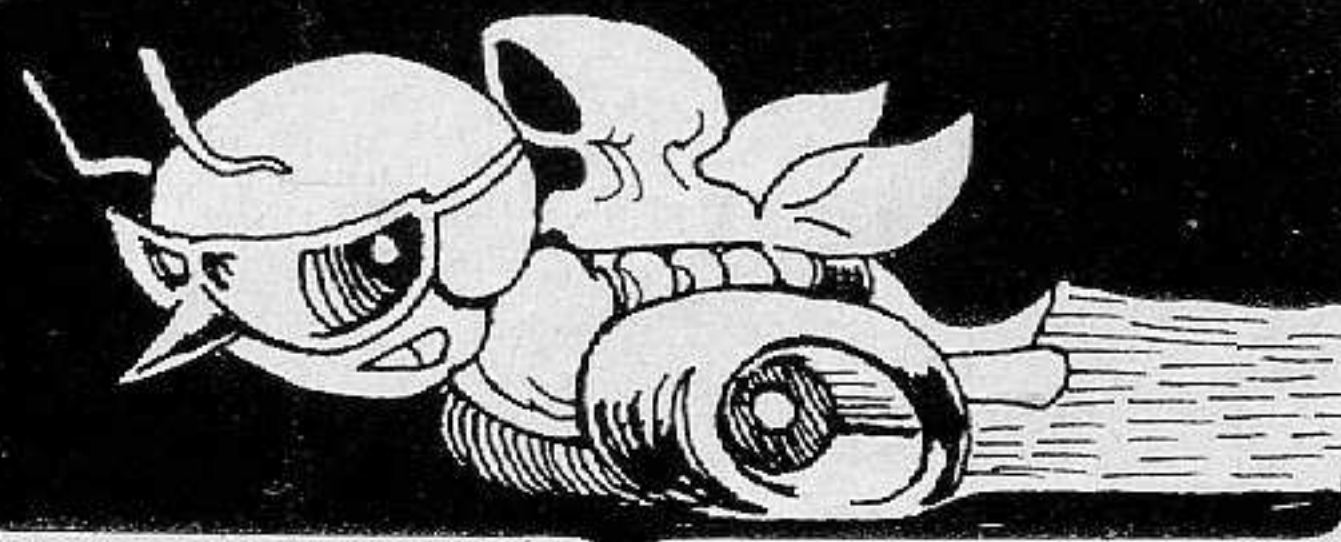
APEROL

poco alcolico

come vuoi, quando vuoi

aperitivo tonico fresco dissetante

Sulla TECNICA F. 1 in SUD AFRICA presentata a colori alle pagg. 14-15-16 altri SERVIZI nel prossimo numero.



● Intervista telefonica a KYALAMI con l'ing. CHITI nel dopo G.P. Ci tiene a spiegare che l'avaria al motore di Lauda (come già si era verificato in prova a Watson) è stata causata da cattiva circolazione dell'olio. «I radiatori adottati sulla BT 46 sono piccoli e tutto l'impianto era sottodimensionato, tanto che la temperatura dell'olio andava subito a 125°. In corsa faceva più caldo del solito. Però a Watson, cui erano stati messi già dei tubi più grandi dopo l'avaria in prova, è andata meglio ed è riuscito a finire. In complesso la BT 46 non va male». E conclude: «Patrese è stato grande. Ma le Ferrari che avevano? Qui non si è capito molto. Eppure alla Michelin erano tranquilli!».

● A proposito dell'interrogativo della «FIAT si sgancia?» il trasferimento parigino riguarderebbe solo la Direzione Esportazione dell'IVECO (veicoli industriali) e la costituzione della direzione «AFFARI MERCATO COMUNE» diretta dall'avv. Chiusano. L'equivoco, ci viene suggerito da Torino, potrebbe essere nato da queste coincidenze.

Il Gran Patrese sud-africano ennesimo e cocente ATTO DI ACCUSA contro la politica di «sperpero» dei valori nazionali nel nostro sport dell'auto

COME HANNO RIFIUTATO grandi Case e sponsor italiani

il «padovano volante»

Ferrari prenota Hunt

Del nostro inviato delle opzioni, per il prose

● Con questo titolo su uno dei maggiori quotidiani italiani, il prestigioso inviato che è oggi anche esponente tecnico CSAI in CSI, si è trovato a... solennizzare l'exploit di Patrese in Sud Africa. E non c'è una riga ad attenuare la coincidenza della scelta, che potrebbe maturare in Ferrari, nel giorno della Gran Rivelazione. Parliamoci chiaro: come si fa a pensare all'opzione di un Hunt, nel momento in cui viene alla verifica la plateale ingiustizia già consumata con Patrese? Come ormai mettere a confronto il «cuore» (oltre le capacità) mostrato dalla «freccia» padovana, con l'approdo alla scelta di HUNT (ricusato ancora quest'estate nel giudizio umano), tra l'altro appena dopo una dichiarazione dell'inglese che ha detto: «Nel '76 ho vinto un mondiale per me e mi sono divertito a farlo, forse anche oltre certi limiti agonistici, ma ora ho capito, correrò ancora solo per fare quanti più soldi possibili...»? Per il '79 Enzo Ferrari non si può più permettere certi lussi di scelte antinazionali.

SOLO LO 0,15% DEGLI AUTOMOBILISTI HA EVASO L'UNA TANTUM, MA...

Piace a CARPI l'ACI-poliziotto

ROMA - Con un accenno alla disponibilità dell'ACI nei riguardi dello sport automobilistico, visto come ineguagliabile veicolo promozionale per l'industria nazionale, l'avvocato Carpi De Resmini ha concluso la relazione sugli anni del suo mandato quale Presidente (poi rieletto con 1891 voti su 1958) dell'Automobil Club d'Italia.

Il discorso di Carpi aveva toccato vari punti, tra cui il rilancio della produttività del personale ACI, un accenno alla parastatalizzazione dell'ente, che a suo parere è una apertura a grandi possibilità e, infine un breve appunto sul nuovo statuto dell'ACI. Particolare rilievo è stato dato alle attività delegate di questo ente e cioè alla riscossione della tassa di circolazione, della tenuta del PRA e il controllo dell'una tantum. Su questo punto ha annunciato con enfasi (come ha fatto riferire poi in TV): «Sono stati controllati fino ad ora circa 2 milioni di bollettini postali (su 7.200.000) i versamenti irregolari sono oltre 3.000. Dopo Roma, Genova, Bari e Varese, il lavoro viene esteso a tutte le altre province e quando

sarà finito il riscontro delle evasioni parziali verrà intrapreso quello delle evasioni totali».

Da voci di corridoio ACI sarebbe data la responsabilità di molte di queste evasioni ad AUTOSPRINT, perché pubblicò un servizio giornalistico sullo scandalo dei bollettini che venivano preparati con falsi versamenti.

Carpi ha sparato a zero contro questi automobilisti evasori, dimenticandosi però di compiacersi della bassa percentuale, nonostante tutto, di queste evasioni, se si valuta che — stando alle sue cifre — hanno «evaso» solo lo 0,15% degli automobilisti. All'idea di che fine possono aver fatto i soldi dell'una tantum (oltre delle diverse percentuali di evasioni vere) ci sarebbe stato piuttosto da respirare di sollievo!

In compenso Carpi si è compiaciuto della «recuperata immagine dell'ente presso i soci (sic!) e le forze politiche e sociali...». Figurarsi se non ci fosse stato questo «recupero» politico cosa avrebbe fatto di più il Governo per tassare l'automobile!

NON ARROSSISCE NESSUNO? abbiamo titolato in copertina. Non è denuncia provocatoria ma constatazione realistica di una ingiustizia sportiva che si è consumata per troppi anni, per non dover arrivare a un faccia faccia di coscienza per tanti personaggi che, pur avendo in mano le carte idonee per un dovere di generosa scelta «nazionale», hanno preferito insistere nell'abitudine di «delendi» valori dei piloti italiani, lasciati in balia di una esterofilia che troppo è stata solo manifestazione di banale provincialismo se non dispettosa cocciataggine.

La stupenda cavalcata di rimonta e poi di testa del «padovano volante» Riccardo Patrese a Kyalami non c'è dubbio che, dai boxes del Sud Africa ai televisori di tutta Italia, deve aver suscitato un certo panico in tanti. Quell'avaria di motore a un quarto d'ora dalla fine ha fatto poi tirare un respiro di sollievo a quanti potevano temere i tamburi di un successo che avrebbe scosso il mondo sportivo non solo nazionale.

La freccia azzurra, che scavalcato Lauda aveva dimostrato, al pagatissimo leader di tutto lo sciovinismo «tifoideo» (purtroppo anche italiano), cosa significasse la battaglia combattuta da AUTOSPRINT in questi anni sul modo di correre da veri piloti e non da ragionieri della velocità, stava dando la più cocente lezione a quanti, ancora un mese e mezzo fa, hanno perso l'ennesima occasione di un giudizio sereno sulla nuova leva dei piloti «parrocchiali», fatta abdicare persino a uno smilzo canadese che non può avere, è ovvio, nemmeno ora la possibilità di un paragone appena giustificativo.

Quello Schekter che faceva da tappo davanti a tutti dopo che aveva scavalcato Andretti, preoccupato di far raffreddare le gomme della Lotus sforzate nell'avvio a palla di schioppo, era diventato la cartina di tornasole per il parallelo tra preoccupati ragionieri del ritmo e i veri cavalieri del rischio.

Lauda, pur con la quarantina di cavalli in più che il superboxer Alfa gli garantiva nei lunghissimi rettilinei sudafricani, sulla Wolf meno veloce di 8 chilometri buoni di punta (stando ai referti dell'occhio elettronico nelle prove), non aveva mai tentato di portare il suo attacco a Jody per guadagnare la testa. Invece Rik Patrese, quando è arrivato sotto, senza imporsi tattiche ha scavalcato prima l'austriaco e poi Schekter, attaccato subito addirittura mettendogli il muso contro l'alettone posteriore.

«Me ne sono accorto anch'io» dirà Chiti, che nelle scorse settimane aveva tanto vantato le qualità uniche del neo ingaggiato austriaco; «avevo paura che Patrese rischiasse troppo» confidava Ferrari, che dal suo eremo fiorenese ha seguito al suo maxivideo le esaltanti imma-

gini del GP (Gran Patrese) sudafricano. Questo campionato del mondo piloti, cominciato con tre motivi diversi, le vittorie da «bandiera a bandiera» prima di Andretti poi della Ferrari di Reutemann rispettivamente in Argentina e Brasile, condizionato dalle corse-a-punti del rag. Niki, si è esaltato del grande exploit di Patrese con una macchina, la ARROWS, frutto delle qualità dell'unico ingegnere di vero grido al di fuori del patronato di un genio come quello di Chapman, il Tony Southgate.

Il gioiello «ala» di questo giovane tecnico fa arrossire tutti quei manager e ingegneri che hanno ottenuto e macinato miliardi di sponsorizzazioni per avere macchine e squadre d'avanguardia. Pensate a quanto sono costate le BT 46, o le T3, le 008 e i loro alferi e mettetele a paragone con quello che ha investito il gruppo dei transfughi Shadow! Con trecento milioni di Ambrosio, ottenuti forse in extremis di...utilizzo bancario alla vigilia di Natale da Oliver, è stata realizzata in venti giorni una F. 1 come l'Arrows, che dopo il debutto in Brasile è diventata già vincente.

Le sofisticate apparecchiature di mezzi Brabham-Alfa e di Fiorano, come di Tyrrell e dei suoi computer da miliardo della First National Bank, debbono arrossire anche esse. E anche chi le manovra, se la testardaggine di un Murray, che già costretto a passare dalla sofisticazione dei pannelli radianti a quelli tradizionali, ripete l'errore '77 e fa ancora carente il ripescato impianto tradizionale di circolazione e raffreddamento olio del superboxer Alfa, come ha dimostrato l'avaria decisiva che dopo mesi ha impedito a Lauda di finire la sua rituale corsa-a-punti.

La sorprendente «freccia» disponibile, ora gioca certo a favore della credibilità come pilota speranza n. 1 di Riccardo Patrese. Dopo le incertezze di gennaio, quando non sapeva ancora quali possibilità concrete gli presentasse il suo futuro, l'universitario di scienze politiche trova la contropartita di garanzia. In un piccolo team come l'Arrows potrà giocare le sue qualità meglio che negli squadroni Brabham-Alfa e Ferrari, dove magari avrebbe pagato di persona le deficienze che mostrano quelle macchine, vuoi in funzione di scelte tecniche, vuoi in quelle di gomme. Le incertezze adesso sono diventate un vantaggio.

Ma questo deve fare arrossire ancora di più i personaggi che abbiamo chiamato in causa in copertina. Perché se bisogna andare a cercare a S. Vittore lo sponsor-mecenate che permette di valorizzare un giovane pilota italiano (il quale pur da quattro anni aveva mostrato le carte di

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 37

CONTINUAZIONE DA PAG. 32

una carriera di grandi promesse) vuol dire che nel nostro sport automobilistico (e non solo in quello) c'è troppo di sbagliato ai vertici. Quell'Ambrosio che salvò Rivera nel momento più delicato della sua carriera da un ingiusto linciaggio sportivo, facilitato anche dal coro di stampa saccente verso il capitano-Presidente del Milan, mortificato dai dispettosi giochi di potere dei Butticchi e dei Giagnoni che non perdonavano al Gianni nazionale la sua maggiore notorietà, ora si è trovato a ripetersi perché un talento naturale come Patrese non vedesse mortificate e annullate le sue aspirazioni a vedette del volante, dalla ottusa cecità di chi, molto meglio anche sul piano dei valori morali, avrebbe avuto il dovere di dargli una mano. (Stia a vedere che bisogna ringraziare anche... Sindona!).

La « colpa » di rifiutare il DINO F. 2

La storia Patrese-F. 1 comincia ai primi del '77 quando, approdato sull'onda dell'operazione F. 2 col team Trivellato a Maranello, comincia a sorprendere i tecnici che mostravano di non averlo mai ben valutato. Ma tutto si sciupperà il giorno in cui, per difendere le sue chances nell'europeo, convincerà il suo patròn a rinunciare al claudicante DINO-Ferrari F. 2 per il più sicuro BMW.

Da quel momento le possibilità di Patrese in Ferrari verranno cancellate. Così come erano state cancellate quelle di Giacomelli, reo di aver detto anzitempo alla stampa della sua visita a Maranello dopo l'exploit '76 nel GP Montecarlo F. 3. E così vennero inventate le alternative di Brancatelli e Leoni più ossequianti a dettami del gruppetto pur astioso dei tecnici Ferrari, sempre usi a facilitare la disponibilità esterofila di Enzo Ferrari, per i ricatti morali cui certe tragedie agonistiche avevano esposto il costruttore modenese dopo gli anni di Castellotti, Musso e Bandini.

Da quegli anni alla Ferrari il rinnovarsi delle occasioni pro-piloti italiani erano sempre vissute nel depauperamento dei veri valori, con il ricorso alla politica del « salto di generazione », cioè senza portare mai a compimento i processi di inquadramento e valorizzazione di quelli che si mostrava di voler scegliere. Così pagò De Adamich a favore di Giunti e Nanni Galli, il cui svezamento venne fatto abdicare, al solito, a scelte straniere più appoggiate. Così avvenne per Merzario e così è finita per Patrese, al quale si era inventata da qualche settimana l'alternativa del baby De Angelis, nell'anno in cui la defezione di Lauda avrebbe dovuto consigliare una diversa politica immediata.

Si nasconde L'ALFA a Montecarlo '77

La storia Patrese dunque, dopo « la colpa Dino », arriva alla proposta Shadow di correre a Montecarlo. Furono giorni difficili quelli per Patrese. Ragazzo di ventitrè anni si vedeva circuito da personaggi stranieri con grandi promesse, ma sempre con l'impegno a firmare contratti esclusivi. Ricordiamo la preoccupazione di Riccardo in quei giorni, allo sbaraglio nell'hotel monegasco. Egli quasi ci rimproverò di non essere andati a dargli una mano, per tener testa alle offerte di contratto Marlboro e poi del gruppo Shadow con tutti che pretendevano opzioni per il '78, se non altro per averlo come pedina di rilancio nel caso altri volessero accaparrarselo a risultati ottenuti.

In quei giorni a nostra volta chiedemmo aiuto a Chiti. Lo pregammo di ottenere da Ecclestone una garanzia, condizionando magari il rinnovo del contratto futuro Alfa all'ingaggio del pilota italiano, al posto di Stuck (cisono da fare paragoni?) per impedire che Pa-

Raccontiamola questa storia, perché tanto averla tenuta riservata non è servito a facilitare Patrese, come avevano deciso di fare, memori delle accuse che ci erano state a volte lanciate, più o meno velatamente: cioè che proprio le battaglie decise di AUTOSPRINT per i piloti italiani avrebbero facilitato il disconoscimento dei piloti italiani. (Quasi che fossero nostra colpa, per dirlo chiaro, i testardi e capricciosi atteggiamenti di chi, per non darci ragione, ha sperperato capitali di grandi piloti italiani).

Patrese ha sfondato, a dispetto di tutti, e allora non è più il caso di tenere la bocca chiusa, visto che aver mostrato di appoggiarlo meno alla luce del sole non è servito a modificare certi atteggiamenti. Atteggiamenti che, a volte, si sono verificati solo fra i personaggi-che-contano ma purtroppo sono anche approdati a certi settori delle massime tifose più settarie, come lo snaturamento di

tre fosse esposto alla firma senza appello col gruppo inglese. Chiti promise, ma in realtà sfuggì Patrese a Montecarlo e il nostro non ebbe scampo. Dovette legarsi subito al programma Shadow, anche se riuscì a lasciare aperte le porte '78.

L'Alfa dunque non aveva avuto il coraggio di imporre al suo pagatissimo consocio nemmeno in seguito il diritto di scelta di un pilota italiano. Ma la verità si scoprì dopo, quando contribuì decisamente (anche finanziariamente, perché si siano date smentite) alla « sottrazione » di Lauda alla Ferrari. Per l'austriaco si trovarono tutte le disponibilità, anche quella di accettare il suo diritto di veto per il secondo pilota, che naturalmente lo portava a preferire il mediocre Watson a italiani promettenti (o già noti), perché certo non gli avrebbero garantito vita tranquilla nella nuova squadra. In verità ci fu un tentativo dello sponsor Parmalat, nella persona del proprietario sig. Callisto Tanzi, che apparve più sensibile al dovere morale di una copertura nazionale, nel momento di un esborso di capitale non indifferente per un team inglese e un pilota austriaco. Ma con Lauda che aveva messo il veto su scelte alternative a Watson, Ecclestone fu inflessibile. Altri sponsor stranieri sanno ottenere tutto da coloro che finanziano, e impongono colori, scritte e piloti. Gli sponsor italiani invece debbono solo dare, senza ottenere altro. Nemmeno i colori che vorrebbero (e magari la macchina per la presentazione ufficiale del team). Così per Patrese non ci fu niente da fare.

Dai 20 punti PARMALAT al silenzio torinese

L'unico impegno che al sig. Tanzi, boss Parmalat, riuscì di strappare fu, lo accennammo qualche tempo fa, il diritto di imporre al team Brabham '79 il pilota italiano che avrà ottenuto 20 punti nel mondiale di quest'anno. Un impegno-capestro persino ridicolo. Basta pensare che se, mettiamo, Patrese ottenesse anche meno di 20 punti quest'anno ci saranno tante squadre a contenderselo, senza che debba cercarsi appoggi di chiacchieria!

Agli inizi dell'inverno '77 Riccardo Patrese non aveva dunque prospettive. I guai Shadow lo avevano preoccupato. Trivellato pensò persino di riproporgli un programma F. 2. Poi venne lo spiraglio Arrows. Ma nel contempo alla Ferrari affioravano dubbi sulla consistenza agonistica di Reutemann e Villeneuve. Le Michelin da un-secondo-in-meno non venivano considerate tranquillizzanti per la sfida '78. Ma, come nell'estate non si era voluto tenere conto della realtà di Lauda, senza offrirsi opzioni alternative (e così fu perso Andretti e forse Scheckter), vennero anche scartate le poche carte ancora possibili.

Enzo Ferrari non trovò in quel momento i consiglieri giusti. I vari Nasetto (che fu il talent scout di Villeneuve), Forghieri, gli uomini Fiat, non seppero o non vollero dargli l'appoggio e la spinta per una alternativa italiana al deca-

duto staff di piloti della squadra.

Da Torino, da dove sempre — lo si ammetta o no — erano arrivati tante volte condizionamenti di scelta — persa la battaglia Lauda, non si dette una spinta a Ferrari sulla linea del Piave. Non ci fu un personaggio torinese a voler dire una parola per un pilota italiano alternativo. E quella sarebbe pur stata l'unica risposta adatta alle polemiche di Lauda. Anzi si fece peggio: si bloccò la rinuncia a Reutemann che Ferrari aveva deciso dopo le mediocri prestazioni dell'argentino quando, dopo l'annuncio di agosto di Lauda, era stato pur sottratto al vassallaggio dell'austriaco.

Pro Reutemann furono mobilitati gli sponsor di gruppo Fiat (Teksid, Cinzano, Fila) che rinnovarono all'argentino sostanziosi impegni di appoggio. Anche a livello dei cori fiancheggiatori, biancorossi-verdi-gialli come dice Bennato, fu sostenuta la « certezza » dell'argentino rispetto ad altre candidature, ancora possibili, come quella di Patrese.

Questo atteggiamento rimase anche quando riaffiorò a fine dicembre il nome del padovano, dopo le notizie dei tests al Castellet che avevano confermato le perplessità sulla consistenza della squadra Ferrari '78, quando non sarebbero state le Michelin e la T3 a dare speranze da sole contro rivali tanto agguerriti.

L'occasione FERRARI di gennaio

Adesso dobbiamo dirlo. Perché è giusto non dare sempre tutta la croce addosso solo a Enzo Ferrari. All'alba del '78 egli aveva deciso di aspettare il responso argentino e quello brasiliano prima di considerare intoccabile la squadra, anche perché con Villeneuve c'era una clausola liberatrice nel contratto.

In quei giorni Patrese era il solo pilota disponibile sul mercato, non avendo ancora firmato un contratto con la Arrows. Ci prendemmo una responsabilità. Gli suggerimmo di lasciarsi una porta aperta, almeno fino alla conclusione delle due tappe sudamericane. Sembravano esserci speranze concrete. Speranze che trovarono conforto al momento delle grandi defaillances argentine di Reutemann e Villeneuve. Ma, improvvisamente, dovette accadere qualcosa. Perché la disponibilità di Enzo Ferrari ebbe una contrazione negativa. Essa coincise con certe rinnovate dichiarazioni torinesi a favore della grande professionalità di Reutemann (e poi la corsa solitaria di Rio diventò l'avallò). Dalla capitale Fiat, dove nel passato si erano trovate parole e denaro acconcio sia per suggerire e favorire un tempo Jacky Ickx, poi per sostenere — ai limiti di rottura — Lauda anche nelle sue pretese di egemonia nella squadra, non venne una parola di benevolenza per una scelta italiana.

Patrese telefonò dal Brasile: « Che faccio? Non posso più aspettare ora. Ho tirato l'attesa fino ad oggi, ma adesso non posso sottrarmi. O rinuncio all'Arrows ora, oppure devo firmare l'impegno per tutta la stagione più un'opzione per il '79 ». Che avreste fatto voi? Non ce la sentimmo di chiedergli di

certe critiche sul caso Lauda dimostrarono a sufficienza.

Ha anche un nome chi almeno ebbe la spavalderia di accusare chiaramente AUTOSPRINT di questa « colpa »: ci riferiamo al dott. Avidano, superstita direttore generale Abarth nel nuovo assemblaggio FIAT. Egli ci accusò di questa colpa nei confronti di Merzario. Per fortuna che Carlo Abarth, volle invece sempre testimoniare il contrario: « Se rimane uno spiraglio superstite per i piloti italiani lo si deve a voi, dato che l'altra stampa di queste battaglie, forse anche per dispetto ad AUTOSPRINT, non ne fa ».

Ecco perché oggi ci sentiamo liberi di dire i fatti di questo ultimo anno come sono. Perché essi permettono di tirare le somme di una morale di costume sportivo, che diventa persino la dimostrazione delle contraddizioni di questo Paese, che non solo in automobilismo sta guastando e sciupando le sue ricchezze migliori.

aspettare ancora, pur nelle perplessità che si avvertivano anche in quella vigilia brasiliana. E Patrese firmò, anche se è riuscito a farlo solo per il '78 senza altri condizionamenti.

Forse è stata la sua fortuna. Ché la schiarita ferrarista brasiliana si è trasformata in un boomerang di gomme a Kyalami e magari se Rik avesse trovato la strada di Maranello, sarebbe stato di nuovo un pilota italiano a dare ora esca a giudizi negativi che dipendono da altre componenti tecniche.

10 milioni valgono più di 500!...

Nell'albo d'oro del fantastico GP Sud Africa 1978 non è stato scritto il nome del pilota e della macchina più meritevoli in quella che sembrava la corsa dei superpagati boss della F. 1, quelli facilitati anche da gomme superspeciali a farli giudicare più di quanto valgano realmente. Ma dalla TV hanno visto in tutto il mondo chi è il vero vincitore, il pilota che ha saputo correre d'attacco, con gomme non certo pari ai suoi grandi rivali (senza dire delle potenze di motori!). Ma la maneggevolezza e le qualità della neonata Arrows hanno permesso il miracolo di rivelazione agonistica, anche se la sorte ha negato quella della giustizia sportiva.

Nel coincidente giorno della debacle Ferrari, della sbiadita prestazione delle vantate Brabham BT46 e del pilota più pagato del mondo, Riccardo Patrese ha messo tanta gente di fronte allo specchio della propria coscienza. Non succede spesso. Perciò siamo grati a Patrese. Anzi lo siamo due volte, perché ci siamo tolti anche un preoccupante rimorso. In un colpo solo egli ha dato senso e significato alla nostra battaglia per i piloti nazionali, alla serenità obbiettiva delle nostre critiche passate, col giudizio dei vari valori agonistici senza il paraocchi del tifo o dei condizionamenti del potere (magari pubblicitario).

E lui può andare orgoglioso di aver saputo onorare, con le sole sue forze, anche nelle scelte di pur giovane ventiquattrenne, la validità dei valori umani rispetto a quelli prefabbricati. E deve vantare di non essersi fatto irretire da inutili chimere. Patrese ora permette di valutare senza equivoci e giochi di giudizio, quanto ha svilito il nostro sport automobilistico una politica di scelte oscurantistiche in chiave esterofila. Lui, adesso, è un patrimonio. Tanto più valido perché self-made-man del proprio successo senza mobilitazioni di appoggi telecomandati, e non solo tecnici ed economici. E' la dimostrazione plateale che la corda degli equivoci non si può tirare mai troppo a lungo.

E ora si spicchi, arrossisca chi deve! E valutino gli appassionati se è più ripagante (oltre che moralmente giusto) investire, per una nostra industria, mezzo miliardo di contratto personale per un pilota straniero o i dieci milioni di sponsorizzazione a malapena concessi a un Riccardo (cuor di leone) Patrese!