

SUD AFRICA '78: amarezze (e consolazione)

Rick e... poveri



WATSON
dall'
abitacolo

PATRESE
non stava
sforzando

Riccardo Patrese torna a piedi ai box di Kyalami, con l'amarezza per l'occasione persa ma ricco della consapevolezza di aver finalmente dimostrato a tutti quanto vale. Le Ferrari ancora camminano, sulle loro «strane» Michelin, ma le «povere» monoposto italiane sono relegate al ruolo di comprimarie. Fra non molto, un giro dopo l'altro, usciranno entrambe di gara in questa stessa curva. Sono le luci e le ombre che il Gran Premio del Sud Africa ha riservato ai tifosi italiani (fotocolors ATTUALFOTO)

JOHANNESBURG (Kyalami)

LA COSA più interessante del GP sudafricano non è stato il fatto che ha vinto Ronnie Peterson, con un attacco all'ultimo giro e all'ultimo minuto, ma che così tanti piloti abbiano guidato la corsa. Ma più importante ancora è il fatto che nessuno di loro abbia «ereditato» il comando. In ogni caso la posizione di testa è passata ad un altro pilota dopo una bella lotta, che ha fatto di questa corsa una delle migliori per il pubblico da molto tempo. I sudafricani sono certamente stati ricompensati dei soldi spesi per i biglietti.

Ritengo, piuttosto che parla-

John Watson

CONTINUA A PAGINA 9

CONTINUAZIONE DA PAG. 5

re di una vittoria di Ronnie, si possa parlare di una sconfitta di Patrick Depailler. Mi sento vicino a lui. Si trattava quasi di una ripetizione del mio GP di Francia l'anno scorso, quando sono rimasto senza benzina a mezzo giro dalla fine. Lo stesso è accaduto a Patrick. E' stata la mancanza di benzina o di pressione di carburante che ha permesso a Ronnie di recuperare quattro secondi su di lui in quell'ultimo giro. E' comprensibile che Patrick fosse riluttante a cedere il comando della corsa, che sarebbe diventata la sua prima vittoria dopo 60 e rotte gare. Lui e Ronnie si sono trovati fianco a fianco in almeno due curve di quell'ultimo giro.

UN PATRESE STRAORDINARIO

L'altra prestazione straordinaria è stata quella di Riccardo Patrese con la nuova Arrows. Nello stesso modo in cui Depailler poteva vincere la corsa, lo poteva anche Patrese. Spingeva forte, ma non ha cercato di farcela tutto in una volta. Ha disputato una corsa intelligente, ma solo per essere privato della vittoria dalla sfortuna che gli ha fatto esplodere il motore.

Durante le due settimane di prove non ufficiali prima della corsa, La Goodyear ha fatto un lavoro fantastico, producendo decine di diversi tipi di gomme. Erano ovviamente riusciti a fare le gomme giuste perché i migliori erano in grado di registrare gli stessi tempi di quelli delle macchine a gomme Michelin. Ma, stranamente, quando si era arrivati alle prove ufficiali, le macchine con pneumatici Michelin non riuscivano a tenere il passo e si trovavano indietro, a metà schieramento.

Rispetto al tempo record di Niki la migliore delle Ferrari era distaccata di quasi un secondo. Ciò voleva dire che la Goodyear era ovviamente riuscita a « sistemare » la faccenda.

OGNI VETTURA HA LA SUA GOMMA

Abbiamo scelto le gomme che erano più competitive per le nostre macchine e tutto ha funzionato bene. Patrese ha scelto delle gomme che ovviamente erano appena più competitive per la sua macchina. Questo non vuol dire che, se avessimo scelto la sua combinazione di gomme saremmo stati più veloci. Certe gomme funzionano bene su una determinata macchina ma non su un'altra. Scoprire quale è la gomma migliore per la propria macchina fa parte dell'arte « nera » delle prove e sviluppo.

Sono stato contentissimo della BT46 e ancora di più dello sforzo impiegato per

terminare due vetture in tempo per la corsa. Quando siamo tornati dal Brasile, tutto ciò che avevamo erano due monoscocche non finite. In due settimane questi tubi metallici non finiti sono stati convertiti in due macchine da corsa interamente finite. Tutti, a cominciare da Bernard fino all'ultimo lavoratore della fabbrica, ci hanno messo impegno per portare le macchine alla partenza.

Durante le prove avevo un problema di maneggevolezza e nella seconda giornata ha bruciato un motore. Ho scelto

maggiore problema, trovandomi in quella posizione, era il fatto che stavo dietro alla Renault. Il turbo dispone di un'accelerazione enorme ed è tremendamente veloce in rettilineo, ma zoppica un po' nei tratti tortuosi. Ho praticamente dovuto stargli dietro per quindici giri, finché Jabouille non ha commesso un errore e sono stato in grado di passarlo. A quel punto il gruppetto principale aveva già un margine di vantaggio di circa 10 secondi e non c'era molto che avrei potuto fare per cambiare le cose.



Un po' dello staff Brabham-Parmalat, con Mike Blash, Bernie Ecclestone, Callisto Tanzi e Sante Ghedini, paiono osservare i meccanici del team inglese che, sotto, vanno ad assistere Watson dopo il suo testa-coda in prova. Alla Brabham hanno anche accusato Watson per il testa-coda che gli ha fatto perdere la corsa, senza pensare che si è girato anche sull'olio di Lauda



il punto più pericoloso possibile per parcheggiare la macchina, in modo che gli organizzatori fossero costretti a fermare le prove. Lo hanno fatto e così ho potuto tornare ai box e mettermi al volante del muletto BT45, senza perdere del tempo, mentre la B46 veniva riportata ai box.

Non sono stato in grado di migliorare il mio tempo originale e di conseguenza sono partito dalla decima posizione dello schieramento. Il mio

Verso la fine della gara la pista è sembrata trasformarsi in un bagno d'olio istantaneo: Keegan, Villeneuve e Niki, tutti si sono ritirati per rottura del motore o perdite d'olio, circa nello stesso momento. In un giro, quando sono arrivato alla « S », ho visto le bandiere dell'olio. Ho rallentato un po' e sono potuto passare senza danni. Al seguente passaggio nella stessa curva, le stesse bandiere del-

l'olio, perciò sono passato alla stessa velocità del giro precedente. Ciò che non sapevo era il fatto che un nuovo strato di olio si era aggiunto a quello precedente, e così ho fatto un brutto testa-coda, che ha permesso a Ronnie Peterson di passarmi.

Pensate un po': se non fosse stato per quel testa-coda, avrei potuto essere io quello che avrebbe fatto il grosso colpo all'ultimo giro, invece di Ronnie.

Penso che tutti siano rimasti un po' sorpresi di vedere fino a che punto la Lotus funzionava bene a Kyalami, un circuito che, teoricamente, non doveva favorire la Lotus, una macchina con un'enorme forza « discendente » e, di conseguenza, che perde una certa quantità di velocità in rettilineo. In rettilineo siamo andati a circa 285 kmh: il tempo migliore della Lotus era inferiore di circa 15 kmh. Ciò dice moltissimo sull'aderenza e sulla tenuta di strada che la JPS sviluppa nei tratti tortuosi.

LE ARROWS DA SEGUIRE

Immagino che la Lotus abbia la migliore maneggevolezza di tutte le macchine attualmente in gara, benché bisogna tenere d'occhio la nuova Arrows dopo la sua brillante prestazione in cui ha superato tutti quanti e ha registrato il miglior tempo dopo la Lotus.

Né la Shadow né la Ensign hanno effettuato delle prove prima della corsa a Kyalami e entrambe, le Shadow e l'unica Ensign, non si sono qualificate. Questo, secondo me indica fino a che punto le macchine sono competitive in questi tempi. Eddie Cheever ha fatto ciò che quasi tutti si aspettavano da lui, è stato più veloce di due secondi di Divina ed ha ottenuto il posto al volante della Hesketh per la corsa.

UN ROSBERG IMPRESSIONANTE

La guida più impressionante del fine settimana è stata quella di Keke Rosberg al volante della Theodore. Era la macchina in cui Cheever non era riuscito ad impressionare nessuno. Ma Rosberg l'ha fatta veramente volare. Se fossi un direttore di team in cerca di un nuovo talento, sceglierei Rosberg come il più promettente giovane pilota del giro attuale.

Dal mio punto di vista personale la corsa non è stata un risultato straordinario: un buon terzo posto che almeno apre il mio conto dei punti per questa stagione. Ma la prestazione della nuova Brabham BT46 è molto incoraggiante. Dopo solo dieci giorni di prove la macchina è già molto buona può soltanto migliorare con ulteriore prove e sviluppi.

j. w.

LA VIGILIA A KYALAMI FU TUTTA LEGATA ALLE DIATRIBE PNEUMATICI E ANDRETTI SOSTIENE UNA SINGOLARE TEORIA DI RIEQUILIBRIO

Le gomme «da requisire»!



Volti scuri alla Michelin, prima della gara. Ecco Villeneuve con Dupasquier, uno dei due tecnici francesi distaccati al team italiano. Chissà dopo...



Più rilassati quelli dall'altra parte della barricata di gomma. Ecclestone, Andretti e Meyer sono fra i titolari di teams e vetture « favorite » Goodyear. Per rispettare l'altalena, a Long Beach dovrebbe vincere la Michelin

SPECIALE AUTOSPRINT

KYALAMI - Mercoledì mattina, mentre ai box fervevano i preparativi per iniziare le prove valide ai fini dello schieramento di partenza, a dieci minuti dall'ora stabilita, Mr. Ecclestone faceva il giro delle Scuderie per annunciare l'annullamento delle due sessioni previste. In un secondo tempo, dopo vivaci proteste del team Ferrari, una commissione composta dai piloti (Hunt, Andretti, Fittipaldi, Reutemann e Lauda) accompagnate dal responsabile della Commissione Sportiva Internazionale per la sicurezza sui circuiti, Mr. Robert Langford, ispezionavano il circuito e prendevano la decisione che era possibile fare una sola sessione di prove nel pomeriggio dalle 14,30 alle 16.

Trovatisi tutti d'accordo, gli organizzatori, predisponendo l'utilizzo di altre squadre di addetti ai lavori, e furono in grado di consegnare la pista idonea per l'ora stabilita. Questa la cronaca dei fatti, ma per analizzare a fondo il problema ci appartammo a discuterne con il più professionista dei piloti in circolazione: l'italo americano Mario Andretti.

— Mario, secondo te, come mai ci si accorge a 10 minuti dall'inizio delle prove che la pista non è idonea?

« Ma, questa è una domanda che mi sono posto anche io — replica il pilota della Lotus — secondo me nessuno vuol prendersi la colpa. Certo che i responsabili non si sono interessati in tempo affinché i lavori richiesti fossero stati eseguiti, d'altronde la CSI non può dare l'idoneità se quanto richiesto per la sicurezza non è stato fatto ».

— Gli organizzatori avevano una lista di lavori da eseguire sin dal maggio 1977, il rappresentante della Commissione Circuiti e Sicurezza

della CSI e voi stessi avete ispezionato il circuito alcune settimane fa. Come mai soltanto adesso vi accorgete che determinate cose non vanno?

« Certo, la colpa degli organizzatori è lampante, loro non prendono la cosa seriamente, pur essendo stati avvertiti da molto tempo, hanno cercato di rimandare in modo da far sì che, messi alle strette, noi avessimo corso e loro risparmiato dei soldi, ma visto che è in gioco la nostra pelle siamo decisi a far rispettare le richieste a suo tempo avanzate ».

— Da quanto sono riuscito ad apprendere si tratta di lavori che richiedono poco tempo: si parla di tre o quattro ore. Come mai non c'è stata una forte pressione da parte vostra e del rappresentante CSI per farli eseguire durante la notte?

« Non ho approfondito la cosa — replica l'italo americano — mi meraviglia il fatto che chi ha accettato certe responsabilità non si sia prodigato affinché tutto fosse in ordine e perfettamente idoneo nei tempi stabiliti ».

— Circola la voce che sono in giacenza alla dogana dell'aeroporto di Johannesburg alcune gomme Goodyear che non riescono a sdoganare in tempo per le prove. E' possibile che qualcuno abbia potuto interferire presso gli organizzatori al fine di ritardare i lavori e concedere più tempo per le operazioni doganali?

« Tutto è possibile — dice Andretti — ma per me sono solo chiacchiere messe in circolazione. Niki, Hunt ed io abbiamo provato un tipo di gomma a miscela particolare la settimana scorsa ed abbiamo chiesto alla Goodyear di approntarcele in pochissimo tempo. Queste gomme sono arrivate lunedì e dovrebbero essere sdoganate oggi, in ogni modo noi siamo pronti ad



CAMILLO ALQUATI

26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telefono 0372/20450-410398

APPLICAZIONI
SPECIALI PER AUTO



Collettori aspirazione speciali, Gruppi aspirazione completi di carburatori, Alberi distribuzione speciali, Rapporti speciali al cambio e al differenziale, Differenziali autobloccanti, Coppe olio in lega leggera maggiorate, Impianti scarico speciali, Pulegge dentate con cinghia, Valvole speciali, ecc. per le seguenti vetture: FIAT 500 - 126 - 127/1050 - 128 tutti i tipi - 132 e derivate - 131 - 131 Abarth - Lancia Beta tutti i tipi - A 112 - A 112 Abarth - Alfa Sud tutti i tipi - Simca R1-2 - Ford Fiesta - Renault R 5 - Mini - Citroen GS 1200 - BMW 4 e 6 cilindri - LADA - Trasformazione a 1600 cc. per tutti i tipi di 128/1300 e X-1-9 - Trasformazione a 1500 cc. per Alfa Sud.

VEDEVA DIVERSAMENTE LA CORSA (DI COME È ANDATA DOPO LE PROVE)

LAUDA spietato: «I piccoli teams? si arrangino...»

KYALAMI - Il «Kyalami Ranch», l'albergo dove da anni tutti i piloti alloggiano — anche se è opinione generale di non metterci più piede data la facilità con cui il suo direttore aumenta i prezzi in occasione del Gran Premio — anche quest'anno è stato preso d'assalto dalla maggior parte dei componenti il «circo» della Formula 1.

In un momento di relax, in vigilia (è interessante rileggersi questi appunti di pareri a corsa avvenuta) abbiamo avvicinato il campione del mondo in carica, Niki Lauda, il quale nel vederci arrivare ha avuto una delle sue puntuali «uscite»: «Arriva la spaghet-

ti presse». (Ma se non fosse stato per la patria degli spaghetti, lui sarebbe campione del mondo?), gli chiediamo come mai abbia optato per l'abbandono della BT 45 C, con cui aveva ottenuto due buoni piazzamenti nelle gare precedenti.

«Certo — risponde l'austriaco — con la BT 45 C ho ottenuto il secondo posto in Argentina ed il terzo posto in Brasile, ma qui ho preparato due BT 46 perché ritengo necessario controllare il comportamento della macchina. Una volta deciso di costruire una nuova vettura, è logico provarla in corsa. Prenderò il via con la BT 46 anche se ci

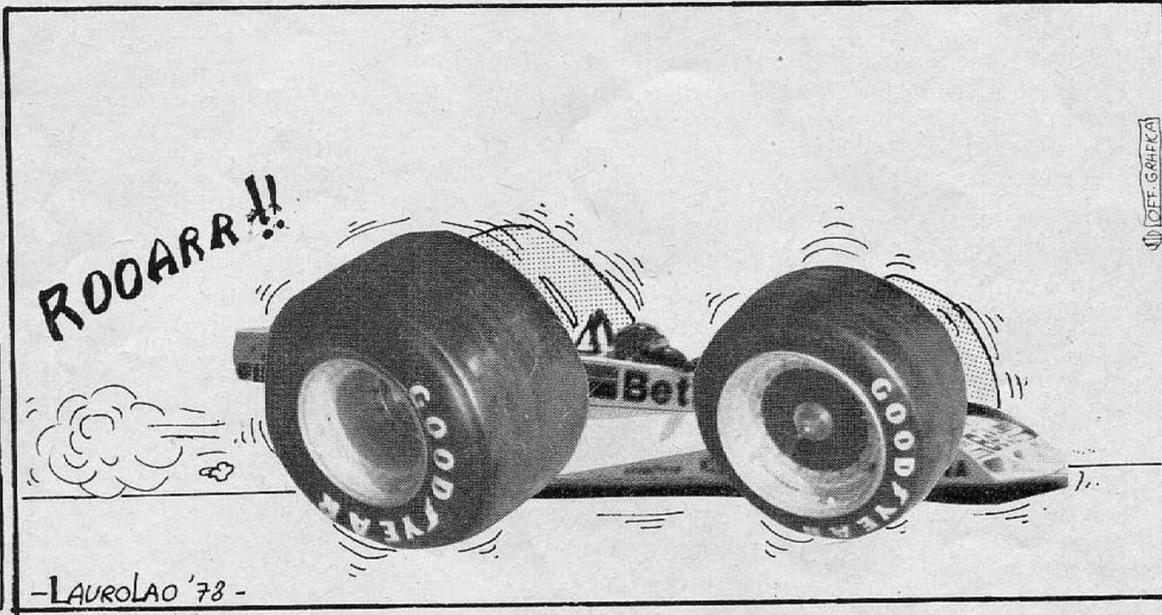
sono molti piccoli problemi da risolvere. E' preferibile risolverli adesso che in seguito, in quanto le prossime gare sono Long Beach e Monte Carlo dove non si possono fare tests preliminari. Quindi correrò con la BT 46 anche se non dovessi terminare la gara».

— Ti aspettavi che la BT 46 andasse forte così presto?

«Sì, la macchina è molto veloce, solo ha quei mille problemi che sono di normale amministrazione per una nuova monoposto».

CONTINUA A PAGINA 12

ORESTE il meccanico



utilizzare anche altri tipi già a disposizione».

— La Goodyear poco fa ha annunciato che finalmente sono riusciti a sdoganare le gomme della discordia. Adesso sei più tranquillo?

«Questa è una storia che i tecnici Goodyear mi raccontano ogni giorno da quando abbiamo chiesto le gomme con miscela particolare. E' possibile, ma come dicevo, eravamo preparati ad uscire con pneumatici meno veloci».

— Sempre a proposito di gomme, la Goodyear ha preso la decisione di appoggiare e favorire solo Brabham, Lotus, McLaren e Tyrrell, dando pneumatici ed assistenza di seconda categoria agli altri teams. Da professionista serio, qual è il tuo parere in merito?

«Il problema è che la Michelin — replica Mario — è entrata nella Formula 1 assistendo due scuderie solamente, quindi per loro è molto più facile ed economico lo sviluppo tecnico. La Goodyear, anche quando non c'era la Michelin pur assistendo tutti i teams, aveva delle scuderie preferite, ma la cosa non veniva avvertita, salvo che in rare occasioni. Adesso che la Casa di Akron ha la responsabilità di mantenere una certa supremazia, non può approntare gomme speciali per tutti quindi ha fatto le sue scelte, favorendo quei teams che sulla carta hanno la possibilità di vincere. Naturalmente le altre Scuderie non sono abbandonate a se stesse, anzi continuano a ricevere i pneumatici gratuitamente. Per conto mio — continua con una singolare teoria l'italo americano — sarebbe più giusto che la Michelin, presentandosi più seriamente, appoggiasse altri teams che non hanno possibilità di vincere come fa la Goodyear, da buoni sportivi, dimostrando così che hanno un interesse a che la Formu-

la 1 continui come massima espressione dello sport automobilistico. Qualora la Goodyear dovesse abbandonare non ci sarebbe più Formula 1 né per noi né per la Michelin. Bisogna ricordarsi che quando la Firestone ha abbandonato la Formula 1, se la Goodyear avesse fatto altrettanto non si sarebbe più corso. Invece la Casa americana ha appoggiato tutti, dando gomme gratis a tutte le Scuderie. Queste sono cose che non vanno dimenticate».

— Stando così le cose, non pensi che le altre squadre vengono a correre solo per far numero?

«Senz'altro è così, ma ci sarebbe una soluzione: la Michelin dovrebbe dividersi il fardello con la Goodyear in quanto è anche una questione di produzione. Nessuno fa miracoli. Vedi, la Michelin arriva sui circuiti con tre o quattrocento

gomme per solo due Scuderie, quindi la competizione diventa sproporzionata. Si rende necessaria una spartizione equanime delle Scuderie in modo che tutti possano usufruire di un servizio pneumatici a parità. La scelta dovrebbero farla le scuderie, cercando accordi con i fabbricanti di gomme. Esisterebbe un'altra eventualità: l'ingresso di una grande potenza quale il gruppo Pirelli, speriamo che entri presto in Formula 1 così il campionato del mondo diventerebbe più avvincente».

Andretti, da professionista serio qual è, ha lanciato un appello ed in attesa che venga recepito sia dalla Pirelli che dalla Michelin, si avvia ad iniziare, come sempre, pieno di grinta, la sua battaglia di gomme che lo porterà a partire in prima fila.

Franco Bonaventura



Sempre più piccola l'ALFA

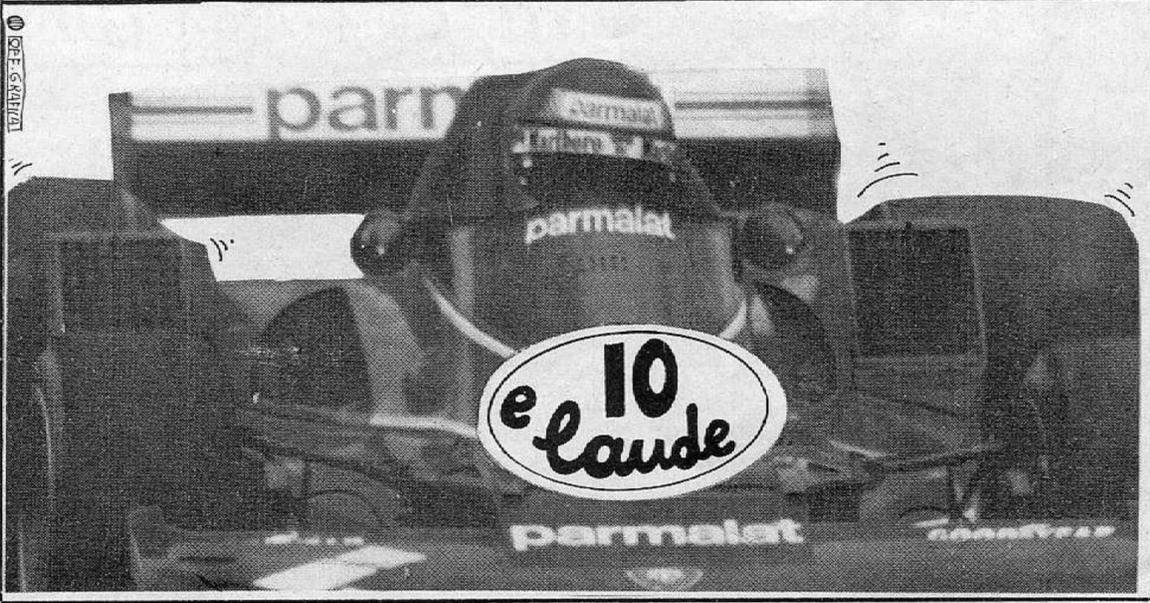
● Sulla Brabham le scritte dell'Alfa Romeo sono state in un primo tempo dimenticate e poi ridimensionate. Adesso sono piccolissime. Chiesto ad Ecclestone se ad Arese non si fossero arrabbiati, visto che pagano profumatamente ha risposto: «Sono della stessa dimensione della scritta Brabham quindi non possono dire nulla».

● A quanto sembra, NIKI LAUDA non è poi quell'uomo tanto attaccato ad denaro visto che a sue spese fa prendere il brevetto di pilota d'aereo al sig. Sante Ghedini. Considerando quel che costa un brevetto, Lauda veramente sembra un mecenate, ma chissà quale vantaggio ha in mente di realizzare... Forse un futuro pilota tanto disponibile non lo troverà meglio.

● A circa 40 minuti dal termine dell'ultima sessione di prove «calde» per lo schieramento di partenza, Niki si ferma ai box e scende dalla macchina. Panico alla Brabham Alfa... Niki fa presente che, non riuscendo a prendere il massimo dei giri consentiti, tanto vale fermarsi. Poi chiama Manfredini e gli sussurra che il motore ha una molla della valvola che sta per rompersi. Manfredini replica che la colpa non è della molla della valvola ma della carburazione. Discutono e alla fine decidono di scommettere una cena per tutti, chi ha torto paga. Prima di lasciarsi, Niki ammonisce: «Manfredini non trattarmi come la stampa, non sono un giornalista». Manfredini a sua volta assicurando replica: «Niki, ti dirò la verità...».

● CHEEVER, per dare una giustificazione al suo mediocre piazzamento ha detto: «La Ralt ha più trazione in curva che in rettilineo mentre la Hesketh è più veloce in rettilineo con buona trazione in curva». Su un circuito veloce come Kyalami il buon Cheever ha dimenticato di avere, secondo la sua dichiarazione, una macchina superiore alla Ralt.

ORESTE il meccanico



CONTINUAZIONE DA PAG. 11

— Che tipo di problemi?

« Per esempio il raffreddamento, i freni che sono di nuova concezione. Vedi, il raffreddamento è scarso, e quando ci sono alte temperature non va bene. Sono cose che richiedono esperimenti su esperimenti prima di arrivare all'optimum ».

— Quali sono, secondo te, le differenze più rilevabili tra la BT 46 e la BT 45?

« La macchina è più leggera, ha i freni al carbonio con una sola pinza in quanto questo nuovo materiale riscalda più presto ».

— Quale tempo bisognerà segnare per partire in pole position, secondo te che hai girato a lungo?

« Ho girato in 1'15"22 con la vecchia macchina, quindi con la nuova dovrei girare intorno all'1'14"8. Non so cosa potranno fare gli altri, in ogni modo la pole position dovrebbe essere non inferiore all'1'14"7 ».

— Negli ultimi due anni ti sei presentato primo sul traguardo del Gran Premio del Sud Africa, cosa pensi del circuito?

« E' una pista dove la macchina conta molto. E' una pista molto veloce quindi vale molto il motore e l'aerodinamica. Per la guida non è facile, la messa a punto richiede poco alettone per la velocità massima e di raggiungere un compromesso per le curve veloci. Nel rettilineo, a parte il fatto che la Wolf è la più veloce con 290 kmh, io me la cavo con i miei 282 ».

— Hai visto la T3, cosa ne pensi?

« La macchina è molto bella ed i dettagli sono molto buoni, è una vettura molto competitiva ».

— Se tu avessi vinto a Rio con la T2 come Carlos, avresti cambiato macchina per il Gran Premio del Sud Africa?

« Ci deve essere una ragione per cambiare, io non la conosco, in ogni modo se lo hanno fatto è segno che dalla T2 non potevano ottenere di più ».

— Pensi che la differenza tra le gomme Michelin e quelle Goodyear registrata a Rio ci sia anche qui o si è trattato di un caso isolato?

« No, la Goodyear si è fatta più vicina alle prestazioni Michelin, nelle prove ho girato come loro ».

— Pensi che la Goodyear debba cambiar politica nelle corse per controbattere la strapotenza Michelin?

« No, deve essere molto e celermente per preparare gomme migliori, cosa che ha fatto già per il Gran Premio del Sud Africa: ha portato alcune gomme molto buone ».

— Niki, hai provato le gomme da quindici pollici davanti?

« Sì, le ho provate, ma non vanno, loro debbono continuare sulla strada seguita sino ad oggi e cercare di migliorare quello che hanno già ».

— Hai anche provato delle gomme radiali?

« Sì, ma erano quelle preparate sul tipo Indianapolis quindi non vanno bene per la Formula 1 ».

— Hai lavorato in questi giorni con Gordon Murray. Qual è la differenza tra Forghieri e Murray?

« Sono tutti e due molto bravi solo che Gordon è di temperamento inglese, anche se sudafricano, mentre Forghieri è di temperamento italiano quindi mentre l'uno è calmo l'altro è agitato ».

— Pensi che la politica della Goodyear di abbandonare a se stessi i piccoli teams dando loro gomme non di prima categoria, sia una cosa ben fatta?

« E' naturale, dico quello che penso e non m'importa cosa penseranno i piccoli teams ».

Perché sono in un grande team? Sicuramente perché lavoro da grande, mentre loro sono in piccoli teams in quanto lavorano come i piccoli teams ».

— Siccome le gomme fanno grandi i teams, se non ci sono le gomme è impossibile diventarlo per ottenerle, dunque non pensi che ci sia un totale abbandono per quanti cercano di emergere?

« No, perché in momenti di crisi la Goodyear deve adeguarsi ed aiutare i teams che possono battere la concorrenza senza perdere tempo prezioso con i teams che non hanno né la forza né i mezzi per farlo. Certo, in seguito anche i piccoli teams potranno trarre benefici dalla nostra esperienza, ma per ora debbono aspettare e rassegnarsi ».

Su questa nota « razzistica », Niki saluta e si allontana.

f. b.



KYALAMI. Con il ritorno di Jabouille e l'arrivo di Arnoux, i piloti francesi al G.P. del Sud Africa rappresentavano il gruppo nazionale più numeroso, con ben sette piloti, seguiti dall'Italia con 4. Li ricordiamo da sinistra: Jarier, Tambay, Pironi, Depailler e più sotto Laffite, Jabouille e Arnoux, che è stato l'unico a non qualificarsi

La DIVINA a Silverstone

LONDRA - E' stata confermata l'iscrizione di Divina Galica al Daily Express International Trophy, l'unica corsa di F. 1 non valevole per il campionato mondiale. Piloterà una delle due Hesketh 308 del team Olympus Cameras. La gara si disputerà come è noto il 19 marzo a Silverstone. Anche Keke Rosberg, vincitore della serie neozelandese « Peter Stuyvesant », e rivelazione di Kyalami, parteciperà a quella gara con la nuova Theodore progettata da Ron Tauranac. Lauda in questa gara dovrebbe avere la BT45C mentre è esclusa la presenza della Ferrari, della Arrows e di Merzario. Sempre il 19 marzo a Silverstone si di-

sputerà la prima prova del campionato britannico di turismo « Tricentrol ». La BMW inglese partecipa a questo campionato con un team ufficiale di tre macchine, i cui piloti saranno Andy Rouse al volante della sua macchina appoggiata dalla Pentax, mentre Norman Dixon e Rad Dougall piloteranno macchine iscritte dal Toleman Group. Si troveranno a lottare con otto Ford Capri pilotate fra gli altri da Gerry Marshall, Stuart Graham e Chris Craft. Non va presa alla leggera neanche la Dolomite Sprint ufficiale di Tony Dron. Tutti questi piloti disputeranno già la prima prova a Silverstone il 19 marzo.

LA POLIZIA INGLESE NON HA TROVATO PROVE

Si sgonfia l'accusa contro l'ARROWS

LONDRA - L'immediato commento dei responsabili Arrows sulla storia che si possono sequestrare le macchine è: «Sciocchezze». Non è possibile ottenere un commento diretto da Oliver, poiché era tra i passeggeri dell'aereo ritardato in Rhodesia. Nessun commento possibile neanche di Nichols, perché ha lasciato l'Inghilterra giovedì.

Le macchine Arrows sono arrivate mercoledì mattina all'aeroporto di Londra. Il team non prevedeva problemi al momento di ritirarle nel pomeriggio. Le voci corse potrebbero aver preso spunto dal fatto che Nichols ha effettivamente recentemente ottenuto un mandato di perquisizione legale e la polizia locale ha agito in base a ciò, cercando «prove» nella fabbrica Arrows. Hanno trovato solo una pedaliera «sospetta», poi si è accertato che è stata acquistata legittimamente da un ex meccanico della Shadow. La polizia non vede Nichols di buon occhio per quest'episodio, che fa ovviamente parte della sua vendetta contro la Arrows.

DIMENTICATE LE LACRIME, PATRESE

PENSA GIÀ A LONG BEACH

NIKI aveva davvero 700 giri in meno? «In rettilineo no...»

«Lì per lì non me la sono presa neanche tanto, poi, un po' alla volta, mi è montata la rabbia, e la sto ancora smaltendo adesso...».

Chi parla è Riccardo Patrese, l'«eroe» di Kyalami, pescato proprio al suo rientro in Italia, e la domanda verteva ovviamente sulle sue sensazioni sull'inopinato ritiro al G.P. del Sud Africa.

— Cosa si è rotto?

«Un pistone della bancata sinistra, lo stesso guaio capitato anche nel motore rotto in prova. È successo all'improvviso, senza che avessi avvertito problemi, ed in quel momento lo stavo "curando" al massimo. In realtà, un fuorigiri l'avevo fatto, ma 35 giri prima, quando ho passato Scheckter. Ero in scia, sono uscito molto presto, ma la Wolf filava come un diretto e quando siamo arrivati alla staccata, non mi ha regalato niente. Sono andato dentro lo stesso, ma per non andare diritto ho messo una seconda un po' in anticipo, ed il contagiri è arrivato a 11.300... Poi, però, è continuato ad andare benissimo».

— A proposito di giri, cosa ne dici dei 700 giri "persi" da Lauda?

«Mi sembrano tanti, se alla Brabham-Alfa di Lauda mancavano 700 giri, allora chissà che avrebbe fatto con il motore a

posto. Io so solo che, quando l'ho passato, era veloce quanto me...».

— Come è la Arrows nei confronti delle monoposto della concorrenza?

«Southgate ha cercato di fare una vettura con le caratteristiche della Lotus ma senza i suoi difetti, cioè una macchina che avesse molta deportanza senza essere troppo penalizzata in velocità massima. Credo ci sia riuscito, anche se il lavoro aerodinamico non è ancora terminato. Aggiungo che Kyalami non era il circuito ideale per la nostra macchina, che dovrebbe esprimere il meglio nei tracciati più lenti. Sono molto fiducioso per Long Beach e Montecarlo, anche se si tratta di circuiti molto particolari».

— In questi giorni si fa un gran parlare dei problemi fra Nichols, della Shadow, e voi della Arrows. Tu che ne pensi?

«Tutte sciocchezze. Avrai saputo che l'unica cosa che hanno trovato, di provenienza Shadow, è stata una pedaliera. Devi sapere che, alla Shadow, avevano fatto fare un certo numero di pedali in titanio, credendo di dover fare chissà quante macchine. Ce n'era una cassa, tant'è vero che Nichols ne regalò un certo

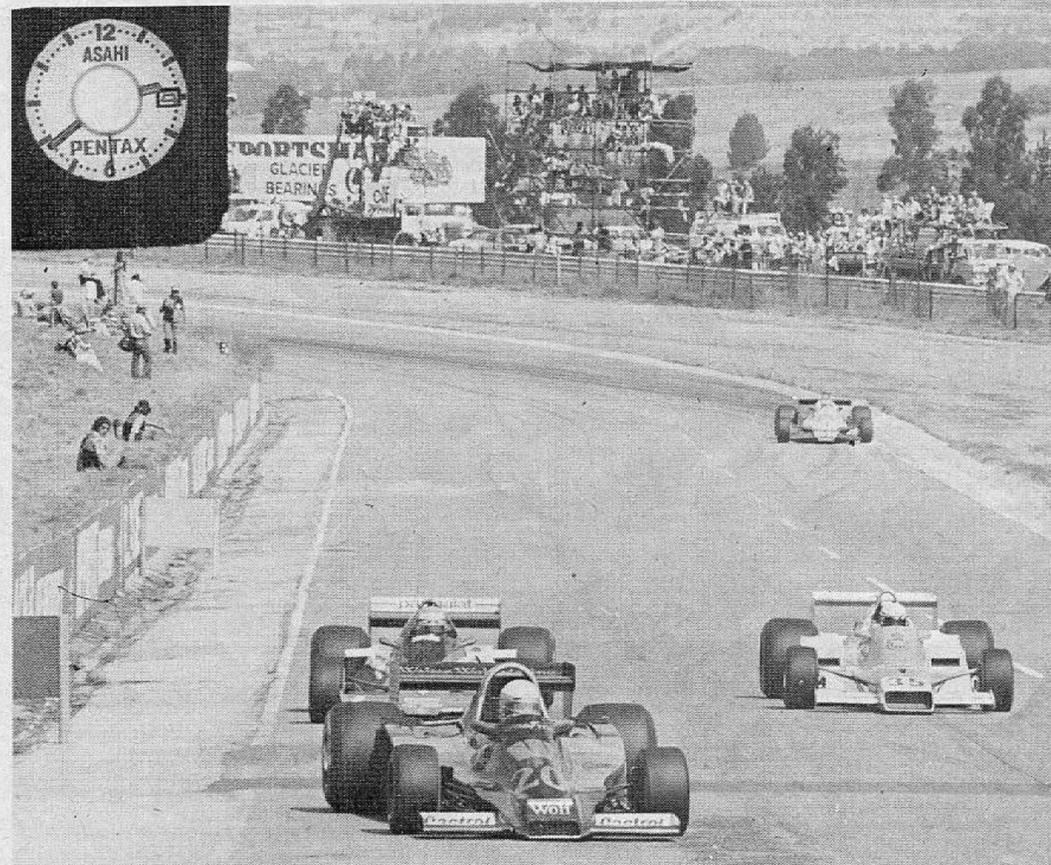
Marco Magri

CONTINUA A PAGINA 19

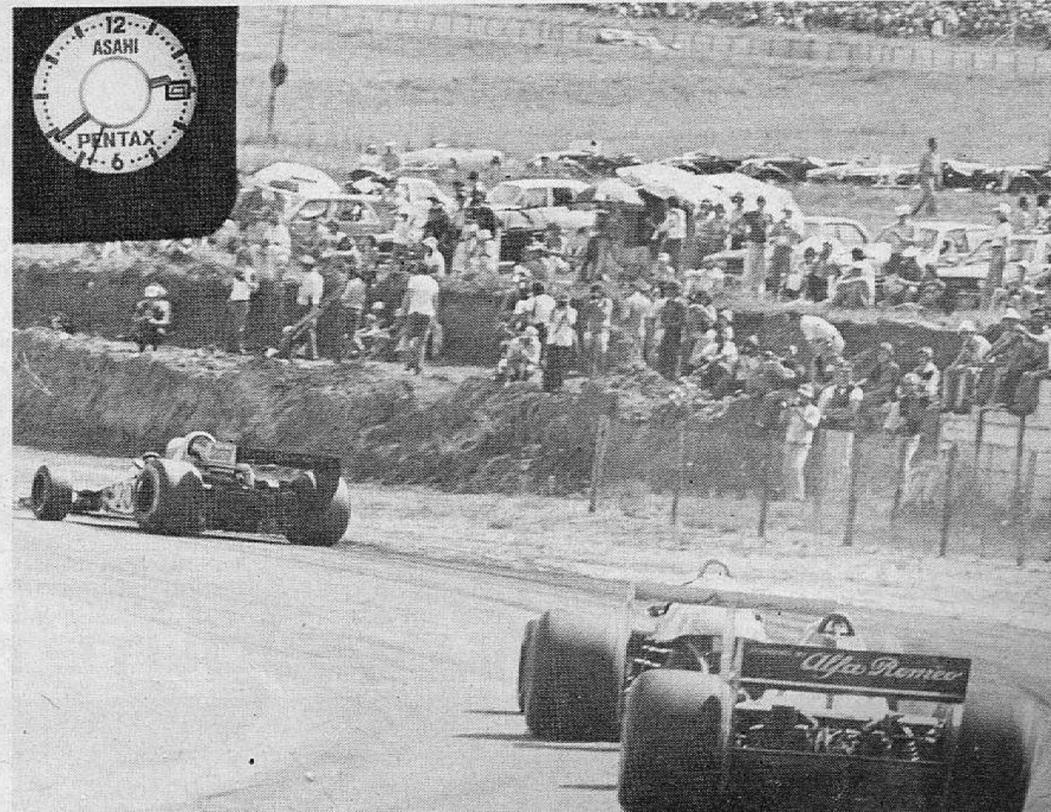


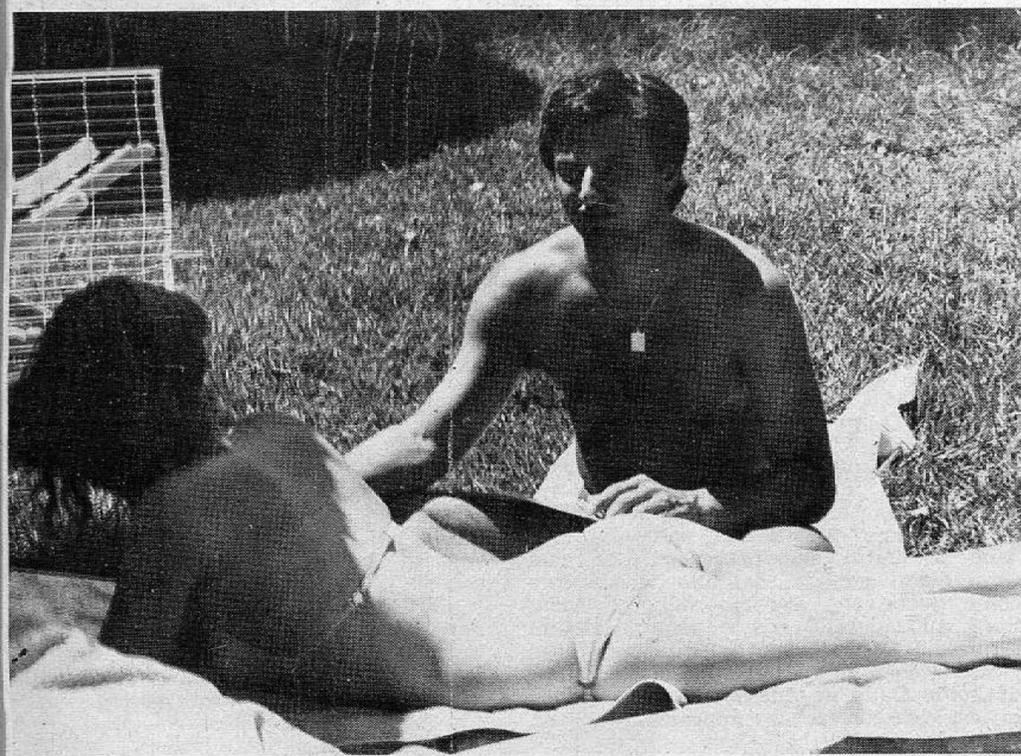
Come si passa
LAUDA...

Al 17. giro di gara Patrese, già da tempo nella scia del gruppo di testa dopo essere stato il primo a riagganciarsi, tenta di superare la Brabham-Alfa di Lauda. Sono le 14.35'35", ora locale. Per ora, Lauda resiste



Due giri dopo, sempre nella curva Clubhouse, Patrese ritenta, ed in condizioni più difficili perché davanti a Lauda è Scheckter. Sullo sfondo, ecco arrivare anche la Tyrrell di Depailler. Ma stavolta (sotto) il gioco è fatto





ASSEDIATO DAGLI APPASSIONATI A PADOVA FA SALTARE ANCHE LE «DOMANDE-FIAT»

PATRESE guasta una festa rally

PADOVA - L'avvenimento, la presentazione della «Quattro Rombi» e del suo programma rally, sul quale torneremo più diffusamente, era certamente fatto degno di grande interesse. Ma alla Bulesca di Padova erano intervenuti personaggi di tal calibro, come Luca Montezemolo e il rientrante (da Kyalami) Riccardo Patrese che hanno spostato l'ago della bilancia e dell'interesse un po' troppo su di loro e la F. 1. E così, nel dibattito che è seguito alla lunga parlata dell'avvocato, le domande si sono scatenate più su Patrese che sull'attività rally locale che è pur cosa molto sentita (e per la quale erano state preparate qua e là domande «guidate», saltate nella dimensione diversa presa dal meeting).

Relax in piscina per Riccardo Patrese, dopo il Gran Premio del Sud Africa che avrebbe meritato di vincere. Il giovanotto padovano ha lasciato sbollire un po' la rabbia, rientrando in Italia qualche giorno dopo tutti gli altri

CONTINUAZIONE DA PAG. 17

numero ai meccanici, per ricordo. Quando Southgate si trovò nella necessità di bruciare le tappe nel costruire la Arrows, si ricordò di queste pedalieri sparse fra gli ex-meccanici Shadow. Ne rintracciò uno e gliela comporò, montandola sulla prima Arrows. E' stato l'unico pezzo marchiato Shadow che gli ufficiali guidiziaristi hanno trovato, alla Arrows...».

— Quali i programmi della Arrows, a breve scadenza? Come mai sarete a Silverstone il 19?».

«Non andremo a Silverstone perché preferiamo utilizzare una sessione di prove di gomme organizzata dalla Goodyear al Jarama. Dobbiamo fare ancora del lavoro per specializzare l'assetto nei circuiti lenti. Poi andremo in California, e nella settimana precedente il GP proveremo ancora, credo a Riverside».

— E del tuo futuro come pilota?».

«Mah, siamo alle solite. Alla Arrows mi trovo benissimo, ma certo che se si facessero vivi da un certo posto... Oliver, ad ogni modo, mi ha già detto che entro tre mesi vuole definire il mio contratto '79, non potrò aspettare molto...».

Come dire che rischiamo di perdere Patrese per un'altra stagione ancora.

m. m.

PREOCCUPATI (FORSE) PER REUTEMANN

I giornali argentini ignorano PATRESE



La T. 3 che Reutemann ha appena abbandonato sta prendendo fuoco, ed un addetto già sta dirigendo il suo estintore verso le lingue di fuoco che escono dalla parte inferiore della macchina. Secondo la Ferrari, uno dei paletti di sostegno delle reti ha leso un serbatoio in un punto in cui nel telaio c'era vulnerabilità proprio in funzione dei nuovi regolamenti FIA...

BUENOS AIRES - Contrariamente a un mese fa, quando Carlos Reutemann occupò tutti i titoli dei giornali argentini, ora questi dicono che la Ferrari ha fallito nel suo tentativo di far brillare a Kyalami la fiammante T3. E' anche logico questo atteggiamento, se si pensa che «Lole» è l'uomo di punta dell'automobilismo argentino e ogni trionfo deve essere suo ed ogni sconfitta della macchina.

Ma quello che si può sottolineare, dopo la corsa sudafricana, è il fatto che Patrese non meriti se non poche righe per dire che era passato in testa e che si era ritirato. Non si è fatta menzione della sua brillante corsa che tutti gli argentini hanno potuto seguire per TV. E questo

dopo che alcuni settimanali argentini avevano svillaneggiato il nostro direttore e la copertina su «ENZO FERRARI vince in Brasile», definendo la valutazione di AUTOSPRINT: «Selvaggia dissacrazione di Reutemann». Carlos, che era rientrato a casa prima di tornare in Europa per i tests al Castellet, ha detto che quando ha visto Tambay scivolare sull'olio in pista ha cercato di andarsene dalla parte opposta ma è incappato pure lui in uno strato scivoloso ed è andato per la terra. Alla domanda se preferiva la T.2 alla T.3, non ha esitato un solo

Augusto C. Bonzi

CONTINUA A PAGINA 20

«Lei non è arrossito, avvocato Montezemolo?» ha chiesto un giovane veneto alludendo chiaramente all'ultima copertina di AUTOSPRINT e a Riccardo Patrese, e ha voluto naturalmente sapere perché la «realtà» padovana, solo ora scoperta platealmente da tutti, non è stata presa in considerazione alla Ferrari.

Con il misurato fair play, accennando a un sorriso abbastanza amaro, il giovane avvocato ha cercato una strada credibile per una risposta, ma con la prima frase ha subito attaccato AUTOSPRINT e il direttore della rivista, con la scontata argomentazione di chi «ha trovato nella polemica la giusta strada per piazzare un prodotto». Al solito si vorrebbe che i fatti fossero ignorati, per poter fare i propri comodi. Il boss-stampa Fiat ha tenuto comunque a precisare che essere finito in copertina, effigiato a mo' di «lapide» non gli ha fatto certo piacere, e ha subito aggiunto: «Io dal '76 non do più consigli per quel che riguarda la conduzione e le scelte della Ferrari... comunque il caso Patrese è abbastanza interessante, e se son rose fioriranno... a quel punto, se il giovane continuerà su questa strada, io non vedo motivi validi per non prenderlo alla Ferrari».

Scroscio di applausi, immediatamente fermati da Montezemolo: «Ma stiamo attenti a non voler fare a tutti i costi della Ferrari una nazionale di F. 1!» Questa domanda non era stata la prima rivolta a Montezemolo. Gli era stato chiesto se in un futuro prevedeva il ritorno di Lauda alla Ferrari, ritorno che l'ex assistente speciale ha escluso per «la chiusura di un certo ciclo, anche se per me rimane ancora il miglior pilota di F. 1. Ma bisogna guardare ai piloti giovani...».

● Qualcuno nel clan Ferrari era convinto che a Kyalami si sarebbe vinto perché, come a Rio c'era stato un meccanico a rompersi una spalla (investito), così in Sud Africa un altro si era fatto male ad un piede. Urfava, convinto il poverino, rivolto a Forghieri: «Meno male, ingegnere, si vince, si vince!!!».

● Robin HERD ha rotto con la ATS tedesca F. 1 ed è tornato nella «tutta sua» March (ha liquidato Mosley). Penserà alla F. 2, ma potrebbe riservare una sorpresa (italiana) per la F. 1.

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

momento per dire che la T.2 bisogna dimenticarla, perché la nuova vettura ha tutte le qualità per spadroneggiare ancora e per parecchio e che Kyalami è dimenticato e bisogna pensare già a Long Beach.

Riprende la lunga polemica su «Lole»: se fosse effettivamente la vettura a non andare, se la aderenza non era quella desiderata, se l'altezza aveva fatto strage nei cavalli del boxer, se «Lole», ecc. ecc...

Ma nel complesso la gara viene vista con buon occhio anche se il «cavallino rampante» ha fallito il tentativo e il pilota ha fatto di tutto per far andare avanti quei cavalli senza aderenza. Dato poi che tutti hanno praticamente perduto punti, perché sia Andretti, che Lauda, che Schekter, non si sono fatti avanti, la faccenda viene ora lasciata di nuovo a Long Beach, un difficile circuito, del quale si dice già che non si adatta alla Ferrari e che non piace allo stile di guida di «Lole».

Intanto si preparano i rincalzi: Zunino già parte per l'Europa dove affiancherà Giacomelli nella scuderia ufficiale March F.2, mentre parecchie ditte argentine si stanno unendo per poter fornire a Guerra i soldi per poter far fronte alla lunga permanenza in Europa per correre poi su una buona vettura di F.2. Se Reutemann non riesce a spuntarla, il prossimo anno non avrà altre alternative, anche se a 36 anni può ancora sperare per un anno. Ma Patrese ha dimostrato, novellino con la Arrows, di essere in gamba e gli argentini, anche se non i giornali, non fanno che parlarne molto bene come dimostrazione di perfezione di guida e di decisione.

a. c. b.

MOVIMENTATA CONFERENZA STAMPA DEL PARMALAT RACING

Saltano i nervi a LAUDA per le domande sui «700 giri»

SPECIALE AUTOSPRINT

MILANO - «Scrivete sempre Brabham-Alfa Romeo, e non nominate mai la Parmalat. Invece dovete scrivere Parmalat, perché il team è nostro...». Con piglio alterato e senza alcun fair-play verso i giornalisti, il dott. Barili direttore generale «Parmalat», ha toccato uno dei punti caldi della conferenza stampa nella quale aveva portato Lauda e Watson al rendez-vous italiano. Di gente ve n'era tanta, di giornalisti pochi. Qualcuno ha commentato — dopo il «richiamo» — facendo il verso alla Amedeo Nazzari: «... Chi non scrive Parmalat, peste lo colga...».

All'inizio era andato tutto abbastanza bene al roof-garden del super hotel milanese: Niki e Watson intervistati da TV e radio private sulla terrazza che domina Milano. Ressa intorno ai due piloti, mentre qualcuno — approfittando del caos — frugava nei nostri bagagli depositati all'ingresso e se ne andava con due macchine fotografiche. Al tavolo con Niki erano Watson, l'ing. Chiti, il dott. Barili e altri. Finalmente iniziano le domande a Lauda. E' un Niki già seccato di dover rispondere.

«Alla macchina in Sud Africa si è rotto il motore, ma sono abbastanza contento, per essere una debuttante si è comportata bene».

L'ing. Chiti, che fino a quel momento aveva parlato vagamente di «insufficienza della portata d'olio...» si arrende e anche lui deve dire che il motore si è rotto, ma aggiunge: «... è stato fatto un errore, bisogna lavorare ancora molto e meglio. Alla fine sarà più bravo chi sba-

glia meno, gli errori servono per migliorare».

Non dice quello che aveva dichiarato a Telesprint in mattinata, sulla vera ragione del motore K.O., che i tecnici inglesi avevano ancora una volta (lo avevano già fatto nel '76) messo le tubature della portata dell'olio al motore come quelle che avevano sulla Brabham Ford, più piccole, adatte per un motore 8 cilindri, e insufficienti per un 12.

Ma eccoci alla domanda «culturale» di Guido Oddo in tedesco. Lauda risponde in inglese, e fa un apprezzamento su Watson.

Poi altre domande fanno spazientire Lauda, da quelle dei 700 giri in meno agli «screzi fra la Brabham e l'Alfa». Niki non risponde direttamente, prende tutti per cretini e parla fuori tema. La domanda viene ripetuta una, due, tre volte. Niki sbotta:

«... E' ora di smetterla! Voglio domande tranquille e serene, non domande di merda per fare polemiche. Se continuate così vado via; se sapevo di queste domande, sarei rimasto a mia casa con mia moglie e mio cane...».

Poi ripete: «... Non ci sono problemi fra Brabham e Alfa...». Scomposto e nervosetto sulla sedia il dott. Barili a questo punto interviene con la dichiarazione riferita in apertura. Si parla di Brabham e di Alfa e non si pronuncia il sacro nome Parmalat. E continua: «... Abbiamo fatto a Parigi, e i pochi di voi che c'erano lo sanno, un meeting fra gli sponsor, ma se sapevo quello che sarebbe successo oggi avrei lasciato perdere. Il team è Parmalat Racing e dovete dirlo così non chiamarlo solo Brabham-Alfa...».

Visto che il dott. Barili è in piedi gli chiedono se la Parmalat dà una speciale sua alimentazione ai piloti.

«Certamente, abbiamo una alimentazione per i piloti e per tutti gli sportivi!...».

A Watson, viene chiesto se va più forte di Lauda. La risposta è diplomatica: «... Amo Niki e non vorrei sorpassarlo...».

Dov'è Ecclestone, chiede il collega Minini?

Si scatena il putiferio, si infuriano tutti e non si capisce il perché. Comincia Barili:

«Vi avevo promesso i piloti e ve li ho portati. Il team Parmalat Racing mantiene le sue promesse, non vi avevamo mai detto che ci sarebbe stato Ecclestone (troppo impegnato a incassare dollari per Long Beach. n.d.r.). La Parmalat, titolare del team ha portato i piloti come promesso, vi dimenticate troppo spesso della Parmalat».

A questo punto i giornalisti sono seccati, la conferenza sta per finire anzitempo per l'arroganza del «DG Granalat». Alla bene e meglio il povero Ghedini, facendo giochi di equilibrio con il microfono, riesce a salvare il salvabile e si va avanti. La residua (poca) simpatia che il duo Lauda-Parmalat suscitava è definitivamente persa. A voce alta un radiocronista molto vicino (fino ad ora) alla Parmalat «urla», «... Non voglio più sentirlo, quello là...» e indica il dott. Barili.

Una domanda a Lauda: che differenza trova nel collaudare una nuova macchina come la BT46 senza avere a disposizione una pista come quella di Fiorano?

Lauda è molto onesto, e dice: «Sento molto la mancanza di un impianto come quello di Fiorano, ma tutti sapete che Ecclestone è un "braccio corto". Non farà certamente una pista lui! E' un peccato, perché è molto importante poter avere parametri all'entrata e all'uscita delle curve e la velocità per mettere a punto una macchina. Non l'abbiamo e bisogna farne a meno».

Altro «Kasino!». Si alzano in tanti a urlare che è uno scandalo, perché l'Alfa Romeo ha Balocco che non ha nulla da invidiare a Fiorano. Il tentativo di sommosa a favore dell'Alfa viene sedato, con gli uomini del «biscione» che sudano abbondantemente.

Alla sera, in una riunione ad Arese lungamente protrattasi fra i massimi dirigenti Alfa, si è parlato anche di questa brutta figura che la Casa sta facen-

do, con simili gemellaggi. E forse il tutto serve ad accelerare la F.1 made in Autodelta.

Ma torniamo al Palace e all'intervista Granalat... Patrese: la stupenda prestazione dell'italiano a Kyalami è al vaglio di Lauda, dopo una domanda specifica:

«Sono contento per la Shadow. Dopo i problemi che hanno avuto, con Nilsson ammalato, la macchina ha dovuto saltare l'Argentina, Patrese con i galloni di capitano è stato magnifico. Non credo sia stata la macchina ad eccellere a Kyalami, ma è stato Patrese, superbo, e tanto sfortunato».

— Il titolo mondiale?

«L'altr'anno vi avrei potuto rispondere dopo tre corse, ora invece bisogna aspettare due-tre corse in Europa per vedere. A mio parere la lotta è fra Lotus, Mac Laren, Arrows e Brabham».

Non calcola la Ferrari. Lauda spiega: «Ora la Ferrari ha avuto un vantaggio nelle gomme, ma la Goodyear sta andando molto forte; presto non ci sarà prevalenza dell'una o dell'altra marca e il campionato sarà ancora più interessante».

— I piloti e i costruttori non faranno nulla contro il comportamento di Keegan che ha imbrattato di olio la pista di Kyalami?

«Non ne ha colpa Keegan, lui non poteva vedere che perdeva olio, Keegan non ha capito quello che succedeva dietro di lui ed è rientrato ai box: dovevano fermarlo i commissari».

Acque finalmente più calme alla fine e così può iniziare un film che mostra Lauda in tutti i ... budini.

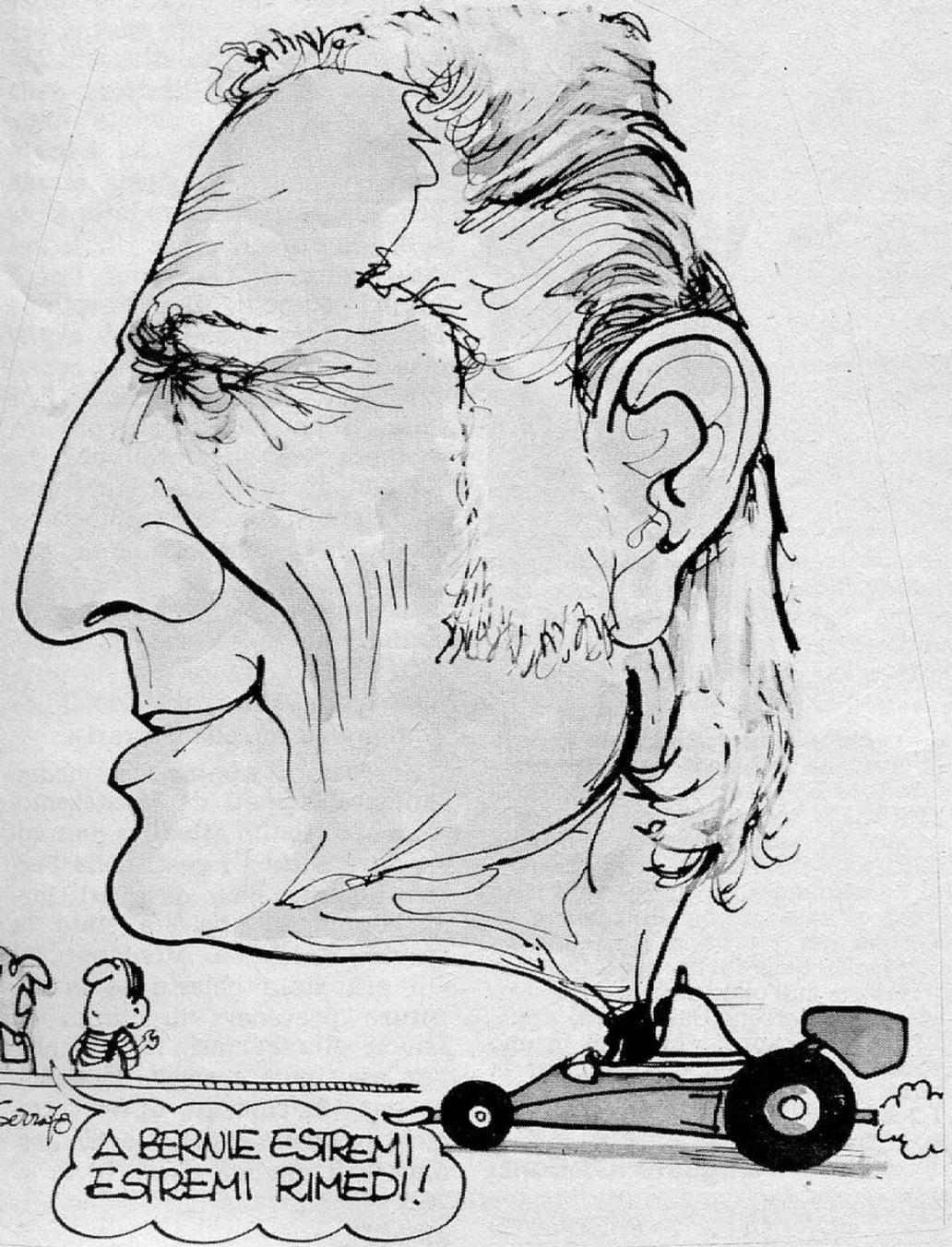
Giancarlo Cevenini

Per Southgate
«è cambiato il gioco...»

LONDRA - La splendida prestazione di Patrese a Kyalami fa ritornare in mente la scaltra osservazione, mai pubblicata, di Southgate quando la Arrows veniva presentata alla stampa due mesi fa: «Il gioco è cambiato all'inizio dell'anno scorso quando la Wolf, un nuovo team con una nuova macchina, era immediatamente competitiva. Ora non è più necessario che passino anni per costruire un team che sia competitivo nelle corse di GP, e noi abbiamo il potenziale per essere in testa alle corse quasi sin dall'inizio della nostra carriera».

I segreti RENAULT

● La RENAULT, per non essere da meno alle altre Case automobilistiche impegnate in Formula 1, cerca di non far sapere alla stampa quello che succede alla loro macchina. C'è stata una accesa discussione tra Gerard Larrousse e Marie Claude Beaumont perché non era riuscita a bloccare la notizia inviata ai giornali dalla «France Presse», concernente la rottura del cambio sulla vettura francese. Secondo il direttore sportivo della Renault, bisogna fare in modo che i giornalisti vengano informati dopo una riunione e dire loro solo quello che non nuoce al buon nome della «Casa».



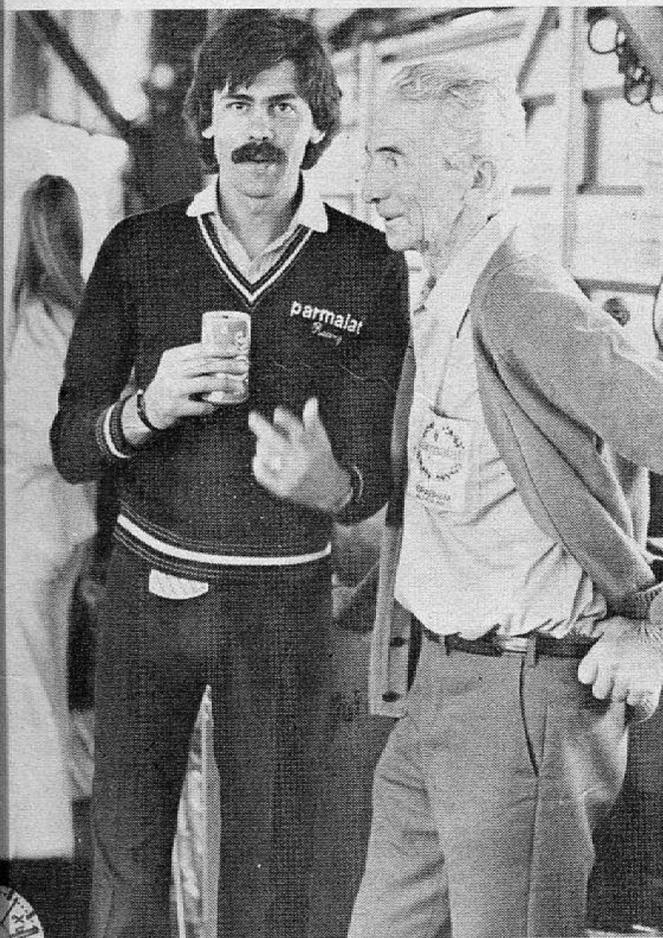
Scritto

... MENTRE CHITI MINIMIZZA LE RAGIONI DELL'AVARIA

Tubazioni piccole o torsioni nella BT. 46 (da rivedere)?



Lauda e Tanzi della Parmalat consultano i rispettivi orologi. Per controllare i tempi o per vedere che ha l'aggeggio più moderno? Da Long B. le BT 46 avranno i colori definitivi rossi e bleu



Una volta tanto che aveva il figlio « in casa », il padre di Gordon Murray a Kyalami è stato sempre nel box Brabham, anche lui in... Parmalat

SETTIMO MILANESE - « Sperava di vincere a Kyalami? ».

« ... sì ».

— Con Lauda?

« ... prima della corsa sì, durante la corsa no, con Watson ».

— Su, faccia il bravo, ci dica dove ha messo i 700 giri che mancavano a Lauda durante la gara?...

« ... Giuro che non li ho presi io... ».

— Manfredini, allora?

« ... No, neppure lui, non so dove siano andati a finire... ».

Queste rapide botte e risposte sono con l'ing. Chiti di ritorno dal Sud Africa dove ha forse patito una grande delusione, sperava tanto di vincere. Ma sentiamo le sue parole:

« ... 'un l'è mica vero che il Lauda l'aveva gomme speciali — inizia in toscano tipico —. Quando ha fatto il tempo è stato furbo. E' uscito subito, quando la pista era pulita e c'era poca gente in giro. Ha provato tre mescole di gomme come tutti gli altri, e con tutte e tre ha fatto tempi da pole-position. Poi si è rotto il motore, in gara per una banalità, una sciocchezza: Murray, quando ha fatto l'impianto dell'olio per portare il prezioso liquido al motore, ha messo dei tubi piccoli come era abituato a fare con il Cosworth 8 cilindri. E il motore si è rotto ».

— Ma i 700 giri di Lauda?

« ... Non so, non credo sia vero, lui a me ha detto meno: comunque si può spiegare il tutto con il cambiamento di temperatura, se effettivamente c'è stato questo calo di potenza. Dalle prove libere del mattino alla gara la temperatura è aumentata di 10 gradi ».

— Ma non sarà stata una scusa di Lauda per l'infelice partenza?

« No, non credo perché Lauda lo ha ammesso subito di essere partito male, di esser passato dalla 2. alla 5., dicendo che sono cose che capitano ».

— Che cosa ne pensa del terzo posto di Watson?

« Che vuole che le dica? Watson poteva facilmente vincere, era davanti a Peterson ma attorno al 53. giro ha fatto un testa-coda, non ricordo in che posizione del circuito, e ha perso ogni possibilità ».

Pensa un po' l'ing. Chiti e aggiunge: « ... pensi che deve essere stato un testa-coda abbastanza brutto, se alla fine della corsa, invece di essere arrabbiato perché era giunto terzo invece che primo, Watson era contento perché pensava di distruggere la macchina e di non poter più ripartire ».

— Le accuse di Lauda alla mancanza di potenza del motore Alfa faranno accelerare l'Alfa F. 1?

« Ma no, non sono accuse quelle di Lauda! Il programma Alfa F. 1 è in cantiere, va avanti con il ritmo che ci eravamo imposti. La mia idea la sa: se un domani la macchina Brabham BT 46 dovesse andar male, potremmo intervenire noi e avere la nostra F. 1. Se aspettiamo il risultato

della BT 46 e questa non dovesse andar bene, perderemmo un anno a fare la nostra macchina. Invece, portandola avanti, nella bisogna potremmo essere pronti. Se la BT 46 andrà bene come sembra, meglio così ».

— In due parole lei vuole essere pronto in caso di necessità con l'Alfa F. 1?

« Certamente. Vedo che lei ha capito come la penso... ».

— A suo parere la BT 46 va veramente bene?

« Da quello che si è visto in Sudafrica, sì, la macchina è più leggera e più rigida, gli stessi piloti ne sono entusiasti... ».

— Più rigida non crediamo, il telaio della BT 46 torce, prova ne sia che il radiatore dell'olio posto dietro alle spalle del pilota perde olio appunto per queste torsioni... ».

« Non è vero, quello che ha visto lei sarà stato un serbatoio saldato male... ».

— Non crediamo, perché la macchina la stan-



Lauda, Ecclestone e Lauritzen, il nuovo capo della GY-corse, consultano un documento apparentemente top secret: vi si parla di gomme radiali?

no mettendo a posto in questo senso, rinforzandola e facendole un nuovo musetto. Ed è anche questa la ragione per cui Lauda non correrà a Silverstone con la nuova.

— Che cosa dice della corsa di Patrese?

« Stupenda. Noi lo abbiamo provato un anno fa a Balocco sulla 33. Anche in quell'occasione andò fortissimo. Lo avremmo voluto in Brabham F. 1, ma non riuscimmo ad imporlo a Ecclestone, che gli preferì per il momento Stuck (portò tanti soldi). Lui non ebbe la pazienza d'aspettare e fece bene, così firmò con la Shadow ».

— Un pronostico per Long Beach?

« Cosa vuole, è difficile! Speriamo sia la volta buona per il mio motore... ».

g. c.

La FERRARI corre ai ripari in casa MICHELIN

FIORANO - Non appena rientrata la squadra dalla avvilente spedizione sudafricana, sono ricominciate le prove a Fiorano per la Ferrari Formula 1. La scorsa settimana sono state in pista sia la T3 che la T2, per evidenti prove comparative, che saranno proseguite al Paul Ricard nel corso di questa settimana. Da lunedì, infatti, sono sul circuito francese due monoposto T3 ed una T2, con Reutemann e Villeneuve, assieme alle due Renault Turbo di Jabouille per una sessione di prova, prevista su tre giorni, organizzata dalla Michelin.

La novità di queste prove con-

siste nel fatto che le prove stesse proseguiranno, sempre nella medesima settimana, a Clermont Ferrand, ovviamente non nel famoso circuito dell'Auvergne che è composto di strade aperte al traffico, bensì nel tracciato privato di prove che la Michelin ha nel suo quartier generale.

Dall'inizio della settimana, invece, a Fiorano dovrebbero essere di scena le due F.2 Chevron-Ferrari di De Angelis e Gabbiani, che sono finalmente giunte in Italia e che verranno collaudate a fondo prima di essere rispedite in Inghilterra, per

la prova d'esordio del campionato europeo F.2 a Thruxton.

MERZARIO cerca un meccanico

Sempre questa settimana anche Arturo Merzario sarà « ospite » dell'efficientissimo impianto di prova della Ferrari. Merzario condurrà una serie di prove parallele fra le sospensioni larghe con cui ha corso a Kyalami e quelle più strette di cui era dotata la vettura al suo debutto. Merzario, il cui sforzo riceve un sostanzioso appoggio anche da Aldo

Valtellina (che si sta rivelando un vero mecenate per tante iniziative) cercherà anche di ovviare agli inconvenienti lamentati agli attacchi delle sospensioni, che lo hanno costretto al ritiro al GP del Sud Africa, per il quale era partito già con la remora di una sospensione « traballante ».

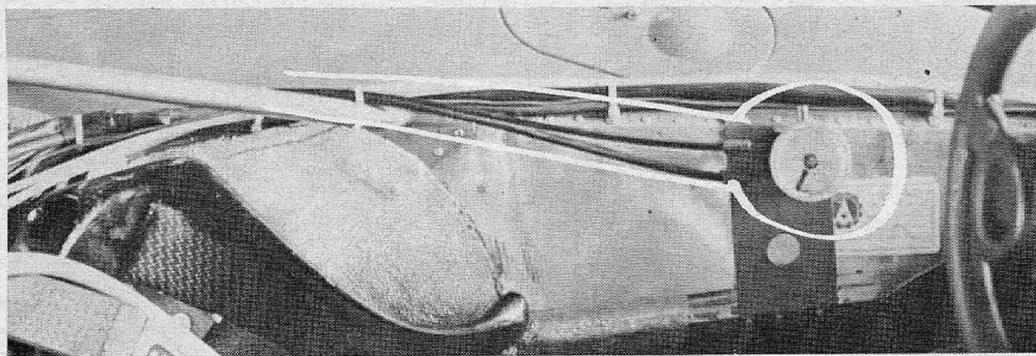
Ad ogni modo Arturo non si arrende, ed anzi sta cercando un giovane meccanico, anche senza esperienza specifica di Formula 1, con il quale integrare il suo piccolo « staff ». (Chi vuole può telefonare ad Arturo alla sua officina: 0362-98012).

**RICAPITOLIAMO GLI AGGIORNAMENTI
TECNICI VISTI IN SUD - AFRICA
(ANCHE SUI «MULETTI» AL BOX)**

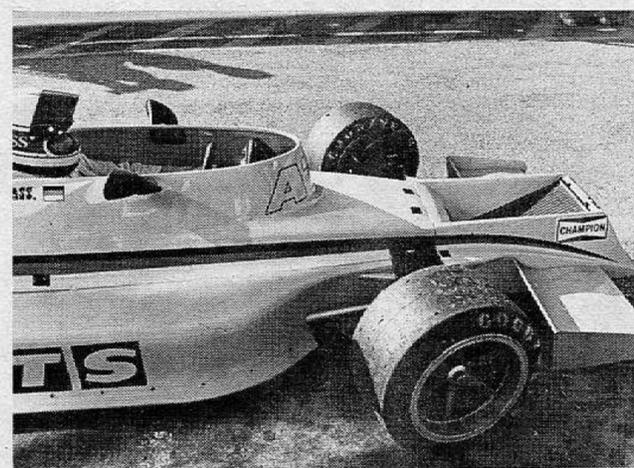
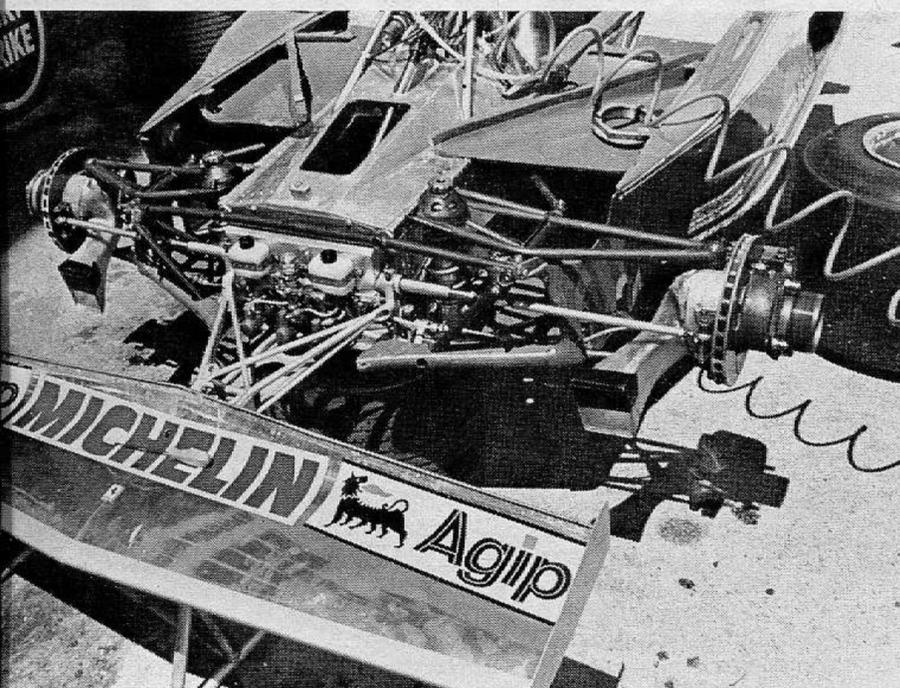
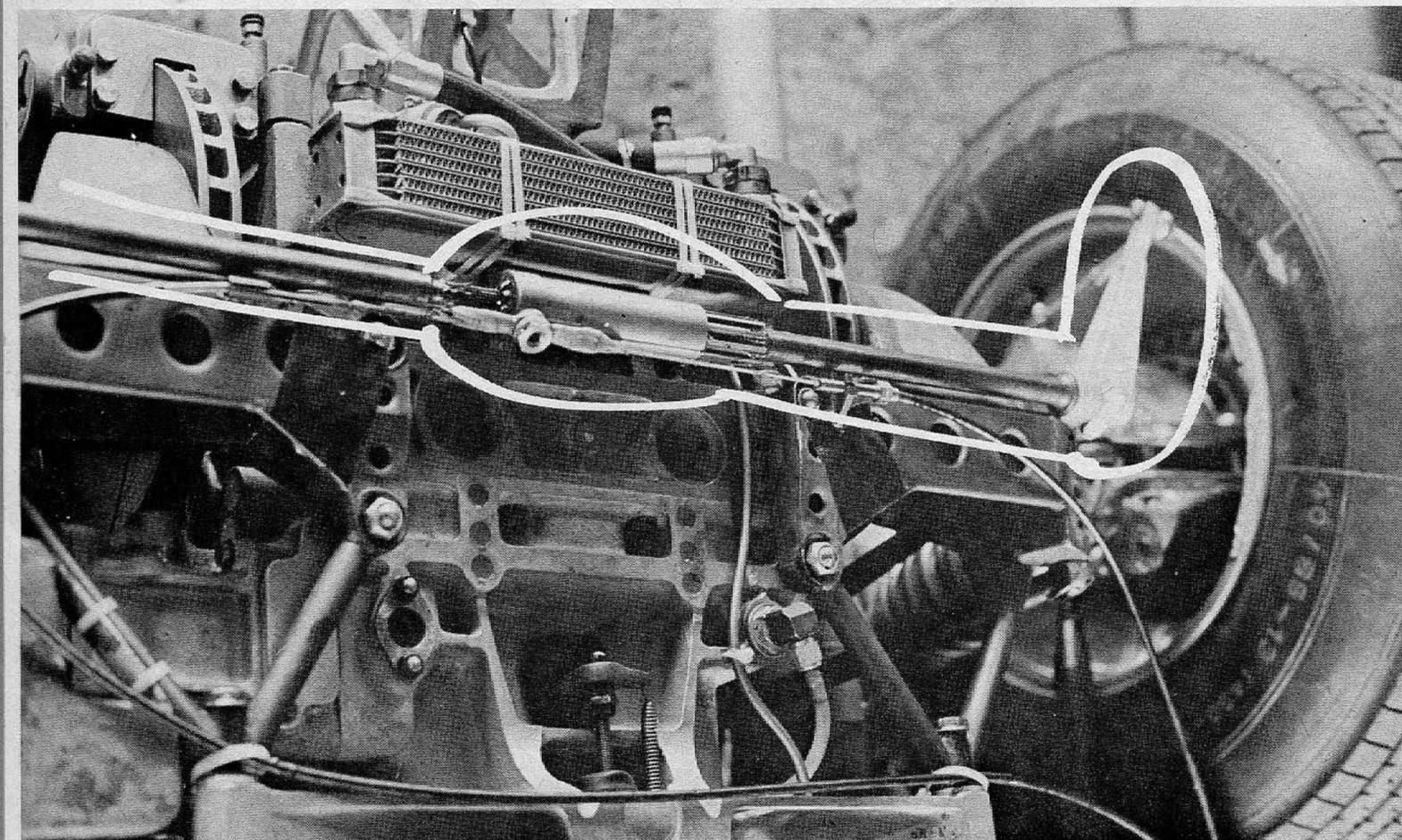
KYALAMI - Un Gran Premio ricco di novità, questo, come ormai è tradizione. A parte la « guerra delle gomme », ormai decisamente in atto, sono state le macchine nuove a rappresentare i motivi di maggior interesse, anche perchè il nuovo veniva da squadre di alto livello.

Un volante segreto

Sperimentata a Kyalami sulla Ferrari questa barra di torsione posteriore comandabile da un volantino alla sinistra del pilota. In sostanza, sono due semibarre di diametro e quindi di flessibilità diversa la cui lunghezza viene variata dallo scorrimento di un manicotto (al centro) azionato dal doppio cavo flessibile



sulla FERRARI



Sopra, la ATS di Jochen Mass a Kyalami aveva il radiatore acqua anteriore. A sinistra, si può seguire il percorso dell'aria nella T3: quella che va ai radiatori passa attraverso le sospensioni, quella che va al motore è incanalata da quelle larghe prese a triangolo verso due condotti sui lati della carrozzeria

La **FERRARI** ha portato la 312 T 3 decidendo l'esordio definitivo con due esemplari, per cui questa gara ha segnato la definitiva messa in pensione della 312 T 2. La T 3 è venuta nella sua veste pressoché definitiva, nel senso che aveva tutte le modifiche suggerite dalle prove di Fiorano e di Vallelunga, ma con due diverse versioni della parte anteriore. Una col musetto dotato delle prese d'aria superiori, affidata a Reutemann, ed una con le prese d'aria inferiori affidata a Villeneuve. Una serie di alettoni di diversa foggia ha completato le novità alla Ferrari, la quale peraltro aveva anche qualcosa di veramente nuovo... sulla T 2 «muletto» che è rimasta qui dopo le prove.

Si tratta di un sistema di regolazione della durezza della barra di torsione posteriore, sperimentale, che era già stato provato in molto segreto in Brasile e che qui si è potuto vedere anche se per poco. Un sistema che è comandato attraverso un cavo flessibile collegato ad un volantino posto sulla parte interna destra dell'abitacolo, e che è diverso da quelli utilizzati da altre squadre.

Infatti, la variazione di flessibilità della barra è ottenuta con... due barre di diverso diametro e quindi di diversa elasticità, che sono collegate tra loro da un manicotto scorrevole, entro il quale le due barre sono fissate con innesto a scanalature.

SULLA BT 46 TRE RADIATORI OLIO

Il pilota, agendo sul volantino, fa spostare il manicotto da una parte o dall'altra per cui diminuisce la lunghezza di una barra aumentando quella della barra opposta. Ovviamente, quando il manicotto lascia libera una maggior porzione della barra più piccola, questa diventa più flessibile, e viceversa. Il sistema è sperimentale e non è ancora a punto, perché pare che lo scorrimento del manicotto sia piuttosto laborioso.

La **BRABHAM** ha deciso anche lei l'esordio della BT 46 nella versione che vi è già nota, avendo constatato, come ha fatto la Ferrari, che la macchina nuova è superiore a quella vecchia. Le prove preliminari hanno permesso di fare molto lavoro di messa a punto, anche se non di portare le macchine alle condizioni migliori, per cui Lauda e Watson hanno optato per questa decisione.

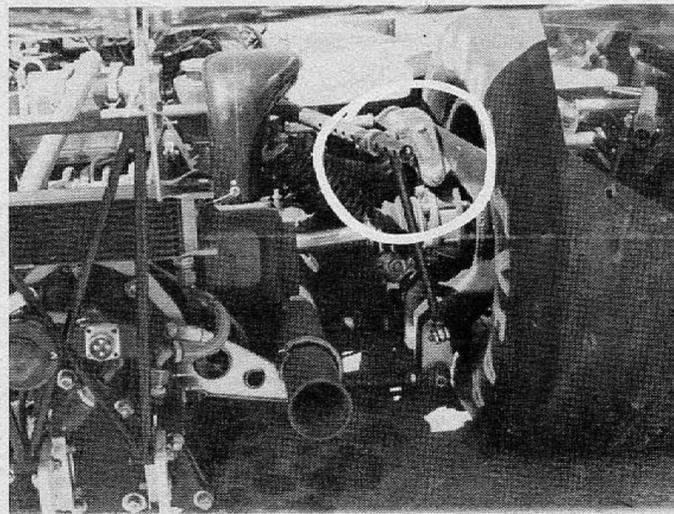
La vettura è veramente molto buona, con molte soluzioni pregevoli, che denotano oltre che ricerca tecnica anche una apprezzabile intenzione di offrire molta sicurezza al pilota. Le finiture della macchina sono del genere tipico di Gordon Murray, vale a dire buonissime.

Caratteristica è la adozione di tre radiatori olio, uno dei quali posto sopra il motore, ed i freni speciali ad azione rovesciata rispetto a quelli tradizionali, cioè con le pastiglie, di materiale d'attrito poste sui dischi. Su questa macchina è stato adottato un alettone di caratteristiche inedite per la Brabham, meno « penalizzante » di quelli utilizzati sulle BT 45.

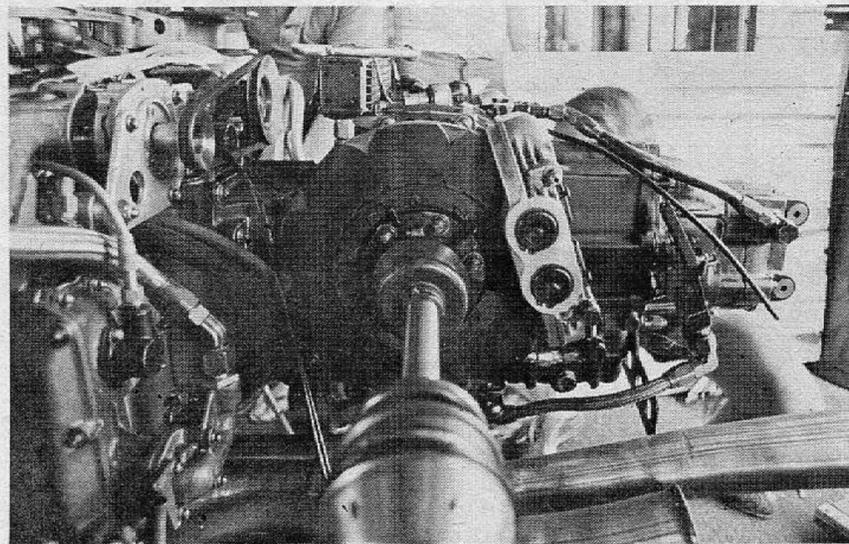
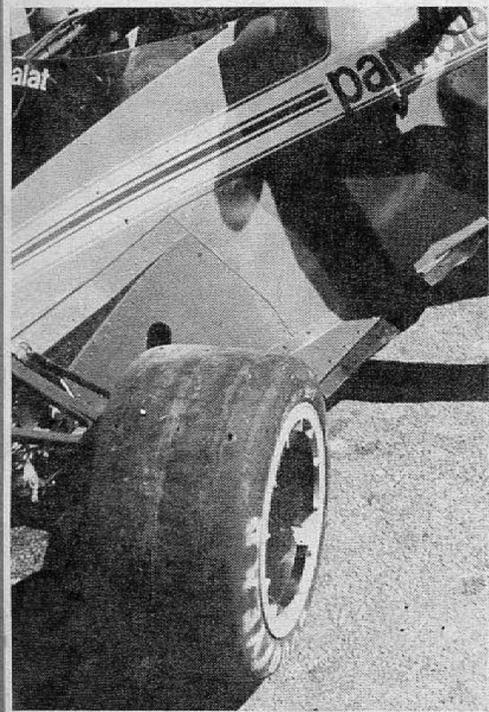
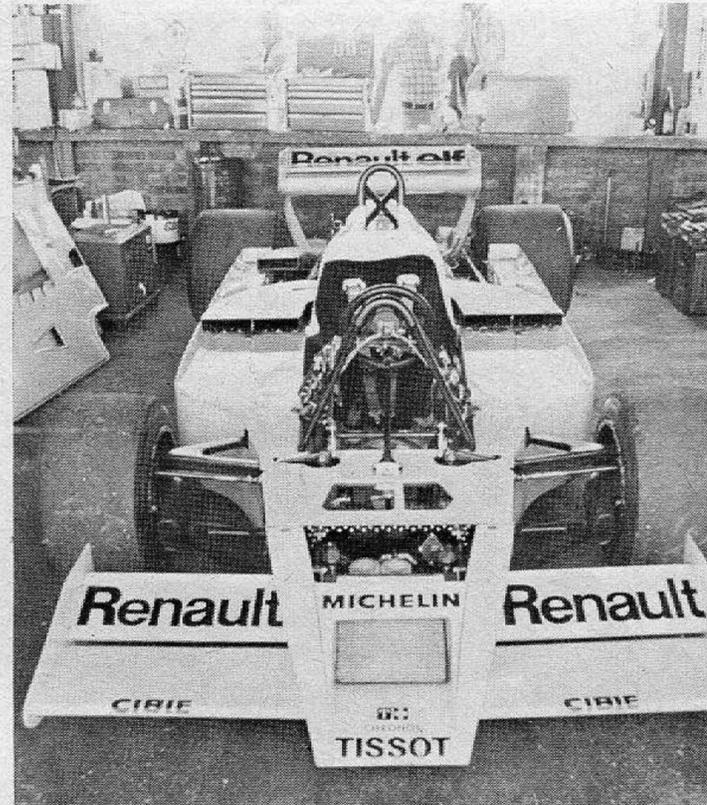
Esteticamente la macchina sarà cambiata, nel prossimo futuro, con decorazioni differenti da quelle u-



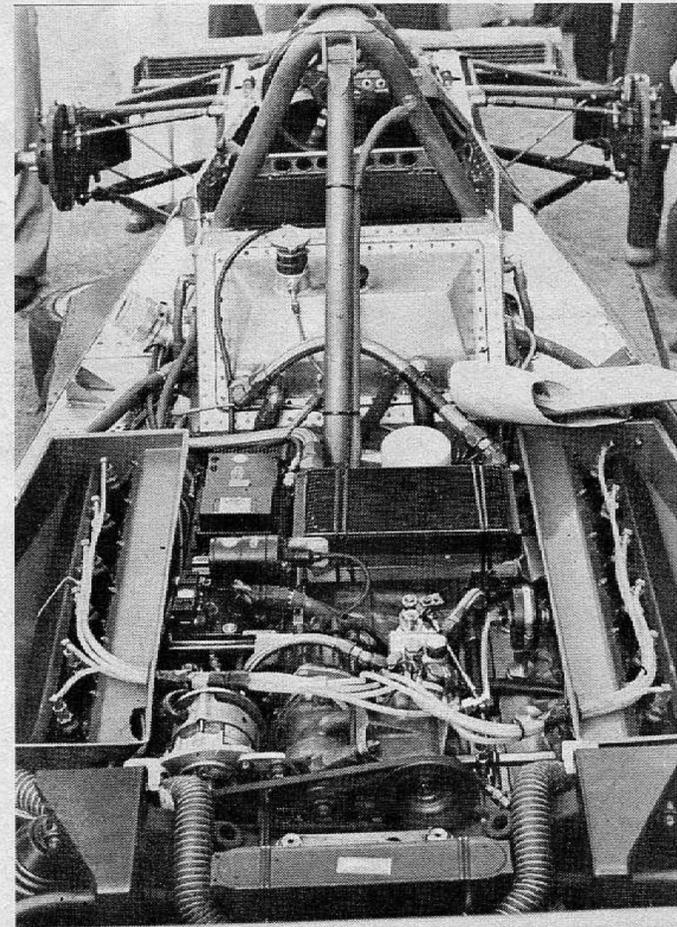
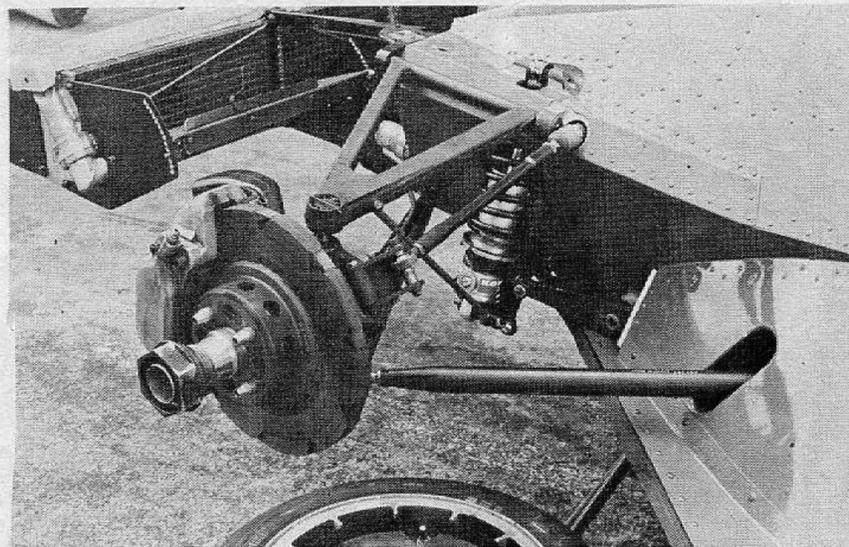
A sinistra, la Martini di Arnoux dalla linea molto filante, è stata ritardata da problemi di alimentazione. A destra, le forme squadrate della più recente Renault Turbo. Sui fianchi, le prese d'aria basse e larghe per lo scambiatore di calore



Come sui bilancieri anteriori, anche gli attacchi superiori dei portamozzoni posteriori della Martini sono smontabili, per facili variazioni degli angoli



Murray con la BT46 ha portato avanti il discorso dei dischi freno guarniti, su cui da tempo lavora. Vediamo il disco posteriore ora con in evidenza i tasselli in materiale d'attrito



La sistemazione del motore Alfa Romeo sul nuovo telaio Brabham BT46. Al centro si nota l'adozione, ora in via permanente, di un terzo radiatore per il lubrificante piazzato sopra al motore. Si nota anche un leggero spostamento all'interno dell'alternatore, prima addossato ad uno dei cassoncini con le prese d'aria motore

Sulle Brabham-Alfa BT 46 sono stati usati cerchi espressamente costruiti dalla Momo per questa monoposto. Ecco una ruota anteriore



A destra, i freni anteriori della BT 46, anch'essi con le guarnizioni d'attrito sul disco. Si noti come la barra antirollio anteriore sia infulcrata alla base del tirante che comanda molla ed ammortizzatore

sate in Sud Africa, e che sono state un poco improvvisate.

Niente di nuovo alla LOTUS, la cui macchina ha bisogno di ulteriori modifiche. La vedremo alla Corsa di Silverstone, tra due settimane.

Sulla LIGIER invece, anche se visivamente non lo si può notare, sono state utilizzate nuove sospensioni sia anteriori che posteriori, le stesse provate al Paul Ricard in dicembre. Si tratta soprattutto di variazioni della geometria, non degli schemi. La Ligier è assillata dal problema dei motori. La Matra non ha ancora deciso esattamente cosa fare, ma alla Ligier sperano che almeno fino alla fine della stagione la fornitura sia assicurata. Quel che è certo è che la Ligier si preoccupa di avere la soluzione di ricambio, di avere cioè altri motori da poter usare appena la Matra cesserà di fornirgliene. E per questo la Ligier ha chiesto a Ferrari, Alfa Romeo, ed an-

che Honda, se vi era la possibilità di avere i loro motori. Le risposte sono state tutte negative, anche se da parte della Honda è stato detto che la costruzione di un motore dodici cilindri è in corso, ma con possibilità di utilizzo effettivo solo tra qualche tempo.

MAL PREPARATI I MOTORI SHADOW

Macchina nuovissima, la MARTINI è stata anch'essa una delle cose interessanti di questa corsa, pur se la venuta in Sud Africa è stata sfortunata. Infatti, un difetto all'impianto di alimentazione, pressapoco come quello che ha afflitto Patrese in Brasile, ha impedito ad Arnoux di sfruttare la macchina a fondo, e di qualificarsi. Davvero peccato perché la macchina appare molto buona e ben costruita.

Con raffinatezze tecniche rilevanti, quali le sospensioni dotate di parti riportate sulla estremità interna dei bilancieri anteriori, o verso i portamozzoni nella parte posteriore. Parti riportate che possono essere facilmente e rapidamente sostituite per variare la lunghezza dei bracci e quindi la geometria, senza ricorrere a smontaggi completi.

La macchina è di costruzione classica, con la scocca striata, il che permette di poter variare a piacimento la forma esterna della carrozzeria. Tutta la parte posteriore è direttamente derivata dalle Martini di Formula 2, dato che le esperienze fatte col motore Renault a V hanno praticamente posto gli stessi problemi che col motore Cosworth 8 cilindri a V. Una macchina molto piacevole e che promette molto. Per quel poco che si è potuto vedere, il comportamento in strada è buono, e quindi non appena sarà risol-

to il problema della alimentazione, è da credere che la vedremo in buona posizione.

Nessuna novità alla SHADOW, che non ha fatto in tempo a terminare la macchina nuova, che sarà portata a Silverstone per la corsa di metà marzo. Sarà guidata per la prima volta da Stuck. Purtroppo per la Shadow, i motori che aveva qui erano del tutto mal preparati e ciò ha provocato la non qualificazione di Stuck e Regazzoni, cosa molto sorprendente. Ricordiamo infatti che Stuck in Brasile era stato costantemente davanti a Lauda, e quindi che la macchina potenzialmente è valida.

Le ARROWS di Patrese e Stommelen avevano una nuova livrea, con una colorazione a due toni,

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 24

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

bianco e oro, per via della sponsorizzazione di una marca tedesca di birra, la Warsteiner. Per il resto erano uguali a quella che Patrese ha guidato in Brasile, salvo che nell'impianto di alimentazione completamente ridisegnato.

Modifiche sulla **MERZARIO**, che aveva lo stesso telaio usato in Brasile, ma con sospensioni rifatte, non più in tubi tondi ma in tubi quadrati, e con variazioni delle geometrie ottenute con allargamento di una diecina di centimetri. Sono tutte sperimentazioni per arrivare a stabilire le caratteristiche definitive della macchina, in vista della costruzione di una macchina nuova. A questo fine saranno molto utili le prove che Merzario effettuerà tra non molto, sulla pista di Fiorano.

Un fatto curioso alla **McLAREN**. La macchina sperimentale vista al Paul Ricard è stata abbandonata, per cui nel 1978 vedremo soltanto la M26, che sarà sviluppata. Una delle cose nuove portate qui è data dalla barra di torsione posteriore, che è tornata ad essere fissa, senza cioè avere la possibilità di regolazione della flessibilità che era una delle caratteristiche di questa macchina. Il curioso è che questa squadra è stata la prima ad utilizzare questo sistema, e adesso che molti lo stanno adottando o sperimentando, è lei ad abbandonarlo...

La nuova barra di torsione è posta in posizione molto più avanzata, vicina al motore, e passa attraverso la campana della frizione, opportunamente forata. La barra è supportata da un traliccio di tubi, con due boccole piuttosto lunghe.

La **RENAULT** ha portato la seconda versione della sua vettura, dotata di carrozzeria a fianchi pieni quadrati, che si prolunga fino a dietro il motore. Oltre a questa novità vi è quella delle prese d'aria per il turbo, che sono poste in basso, incorporate nella carrozzeria. La struttura della macchina peraltro è rimasta immutata, con la stessa scocca e le stesse sospensioni.

Anche la **TYRRELL** ha fatto qualche variazione, con nuove geometrie delle sospensioni, ma sempre con gli schemi conosciuti. Sulla macchina di Depailler, dotata di un telaio appena finito, il roll-bar era in titanio, ed i radiatori olio posti davanti alle ruote posteriori erano liberi, mentre sulla macchina di Pironi erano contornati dalla protezione in lamiera che serve anche al convogliamento dell'aria.

Infine la **COPERSUCAR**. E' stata dotata di un nuovo serbatoio olio posto tra motore e cambio, come è sulla Williams, ed ha adottato la barra di torsione posteriore regolabile, con variazione della flessibilità del braccio di destra, secondo il sistema utilizzato dalla Lotus.



FIGURACCIA ALLA ITALIANA NELLA VERTENZA TRA FOCA E ORGANIZZATORI

Sulla planimetria del circuito cittadino di Long Beach si nota il nuovo punto di avvio, all'inizio della Shoreline Drive, mentre il traguardo d'arrivo resta al posto di prima

Spostato il VIA!

Tra i «debiti» di LONG BEACH c'era un «credito» con la RAI-TV

LONG BEACH - L'organizzazione del Gran Premio Stati Uniti West, che si disputerà a Long Beach (California) il 2 aprile, procede regolarmente nonostante le tante voci che erano corse nelle ultime settimane, e che adesso sono cessate.

Le pretese difficoltà finanziarie che qualcuno aveva fatto credere non sono in realtà mai esistite, mentre è vero che vi sono state discordanze tra gli organizzatori e materiali, e dall'altra sulle modalità di pagamento delle somme pattuite. La settimana scorsa vi abbiamo fatto conoscere, a questo proposito, la risposta dataci ufficialmente e per iscritto dagli organizzatori, a domande sulle voci che erano circolate a Kyalami.

Possiamo aggiungere che le stesse risposte sono state fornite anche ai colleghi de «l'Equipe» di Parigi, che come noi si erano interessati alla vicenda. Con l'aggiunta di particolari, quali una notevole differenza di costo tra il vettore aereo proposto dalla FOCA e quello che invece volevano utilizzare gli organizzatori. Qualcosa come 110.000 dollari, vale a dire un centinaio di milioni di lire.

Dal punto di vista organizzativo vero e proprio vi sono delle novità. Innanzi tutto non vi sarà più la tradizionale gara motociclistica

del sabato, che è stata stavolta sostituita da una gara per le macchine della Formula Atlantic, il che renderà la manifestazione di Long Beach ancor più simile a quella di Montecarlo.

E poi una innovazione sostanziale, che riguarda soprattutto la corsa delle F. 1, è quella che concerne la partenza della corsa. Gli incidenti avvenuti nelle ultime due edizioni della corsa, causati soprattutto dall'imbottigliamento in cui vengono a trovarsi le macchine alla prima curva, hanno consigliato una soluzione differente. La partenza, quest'anno, sarà data non dove è avvenuta in precedenza, ma sulla «Shoreline Drive», vale a dire sulla parte molto veloce che è a metà del circuito, dalla parte del mare. Grosso modo la linea di partenza sarà posta dove termina la parte che è parallela a quella che arriva dalla curva 4, in modo che gli ultimi dello schieramento vengano a trovarsi vicino al tornante dal quale inizia il rettilineo.

In questo modo le macchine avranno davanti a loro molta strada, prima di arrivare al secondo tornante strettissimo (detto «Queen» perché è il più vicino alla famosa nave «Queen Mary» fissata nel porto ed ora trasformata in albergo) e quindi vi sarà una chiara-

ficazione, un allungamento della fila, cosa che dovrebbe evitare il ripetersi di certi incidenti.

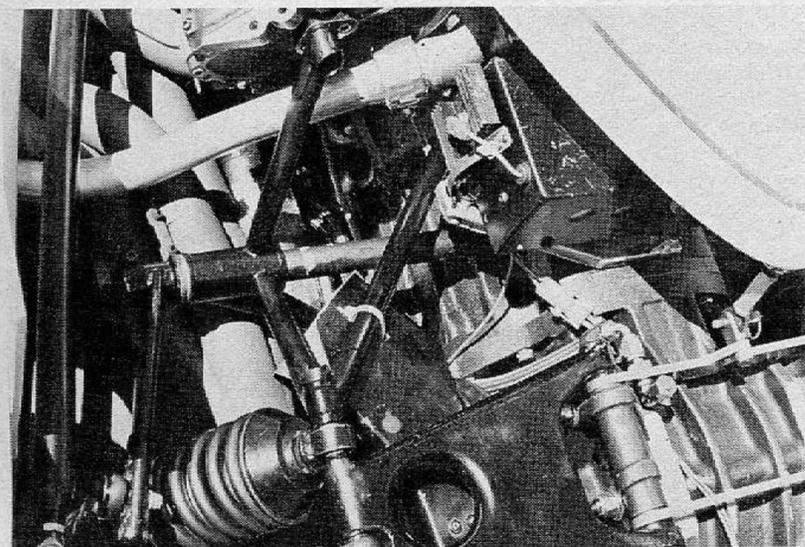
Questa innovazione, riguarda soltanto la partenza, perché per il resto la disposizione dei servizi rimarrà identica alle precedenti edizioni, coi box ed anche la linea di arrivo posti dov'erano, cioè nell'«Ocean Boulevard».

Anche lo schieramento di partenza, sia per la F. 1 sia per la F. Atlantic, avverrà in Ocean Boulevard, in sostanza anziché percorrere un centinaio di metri dal punto di schieramento a quello di partenza effettiva, stavolta le macchine dovranno percorrere qualcosa di più di un chilometro.

Alla partenza del GP Stati Uniti West saranno ammesse 22 macchine, con 26 macchine ammesse alle prove. Ed anche su questo punto vi erano delle divergenze tra la FOCA e gli organizzatori, perché pare che la FOCA fosse restia ad ammettere la Renault, macchina alla quale invece gli organizzatori tengono in modo particolare, e si capisce. Tra l'altro la Renault ha organizzato, in coincidenza con la gara di Long Beach, la presentazione delle Mirage Gitanes che sono costruite in Arizona e che correranno a Le Mans coi motori Renault.

Un retroscena curioso e poco edificante (almeno per noi italiani) è venuto fuori in questi giorni. Alla base di certe discussioni che riguardavano conti da pagare c'era effettivamente un piccolo debito residuo da parte degli organizzatori (pare che in totale ci fossero circa 20.000 dollari in sospeso) ma erano debiti che in sostanza non esistevano, poiché l'organizzazione vantava dei crediti verso altri ed aveva semplicemente tentato di girare i crediti a chi doveva ricevere da lei piccole somme.

Uno dei crediti, ed è stato probabilmente quello che ha creato la situazione di tensione recente, gli organizzatori di Long Beach lo avevano nei confronti della RAI-TV italiana, che non aveva pagato i 6.000 dollari pattuiti come diritto di trasmissione della gara. Nonostante decine di telex inviati nel corso del 1977, la RAI non aveva pagato e nemmeno risposto, tanto che gli



Sulla McLaren M26, ora la barra antirollio posteriore è fissa, non più regolabile dall'abitacolo cioè, ed è collocata più internamente alla vettura, su un traliccio in tubi. Come si nota, la barra passa attraverso il distanziale motore-cambio

Ha resistito 11 ore la biella di GILLES

MARANELLO - Interrompendo una tradizione di silenzio che, in caso di rotture meccaniche, lasciava sempre il dubbio della «colpevolezza» del pilota, dopo Kyalami la Ferrari si è affrettata a diffondere un comunicato nel quale si ammettono, lodevolmente, i guai del propulsore di Villeneuve, sbiellatosi. Si tratta di un inconveniente abbastanza raro, e tanto più sorprendente poiché le bielle del 12 boxer sono «garantite» per 28-30 ore di funzionamento, mentre quella della T3 del giovane canadese aveva solo 11 ore di lavoro alle spalle. Lo stesso comunicato precisa che il debutto della T3 «... ha posto in evidenza la necessità di un lavoro impegnativo».

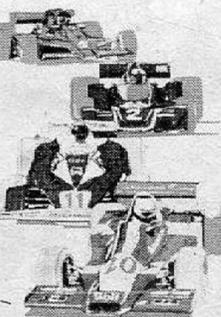
Silverstone

DAILY EXPRESS

INTERNATIONAL TROPHY

FORMULA ONE GRAND PRIX SUPERSTARS

Sunday March 19th 1978



SILVERSTONE - La entusiasmante conclusione ed il drammatico svolgimento del Gran Premio del Sud Africa a Kyalami hanno reso ancora più incerto il pronostico per la trentesima edizione del «Daily Express International Trophy» che si correrà a Silverstone domenica prossima 19 marzo. Fra i più recenti iscritti anche **Patrick Depailler** e **Ronnie Peterson**, che rinnovano il loro duello di Kyalami. La gara, che è la prima della stagione europea che poi riprenderà — punti in palio — il 7 maggio a Monaco, vedrà come è noto il debutto della nuova JPS Mk. 4 nelle mani di Mario Andretti.

Fra le ultime iscrizioni, oltre a quelle di **Hunt** e **Fittipaldi**, da notare quella della Ensign di **Jackie Ickx**, che così ritenta l'inserimento in F. 1 in attesa di rientrare nel mondiale. E' molto probabile che a Silverstone debutterà anche la nuova Shadow DN9 con **Hans Stuck**, mentre **Lauda** si dovrà accontentare della Brabham-Alfa BT45 C poiché entrambe le 46 sono in ristrutturazione dopo i guai palesati a Kyalami.

A cercare un posto nello schieramento di 16 macchine saranno anche **Keke Rosberg** (Theodore), **Jochen Mass** (ATS), **Eddie Cheever** (Hesketh), **Divina Galica** (Hesketh), **Rupert Keegan** (Surtees), **Brett Lunger** (McLaren), **Emilio Villota** (McLaren) e **Guy Edwards** (March 781).

La gara, che avrà inizio alle 15, è prevista su 40 giri del tracciato di 4.719 metri.

organizzatori erano stati costretti (scusandosene) a disturbare un giornalista italiano, il quale per fare un favore a loro ha perduto moltissimo tempo ed anche speso personalmente dei soldi che nessuno gli rimborserà mai.

Questo giornalista è riuscito, dopo molte pene, ad individuare nella grande confusione amministrativa della RAI le persone che avrebbero dovuto provvedere al pagamento, ricevendone assicurazioni. Ciò avveniva circa quattro mesi fa; ma fino a pochi giorni fa il pagamento non era stato ancora effettuato. E poiché gli organizzatori dovevano una piccola cifra alla Ferrari, essi hanno tentato di fare in modo che la situazione fosse sanata col pagamento da parte della RAI, cosa che non sappiamo se sia avvenuta, anche se ne dubitiamo.

E' un poco quel che è avvenuto con il Gran Premio del Sud Africa, che aveva una situazione analoga nei confronti della nostra televisione di stato. Al punto che fino a due giorni prima della corsa di Kyalami la TV sudafricana non voleva concedere a Poltronieri il diritto di trasmissione. E da quel che sappiamo è stato personalmente Bernie Ecclestone a pagare i 20.000 dollari che la TV sudafricana reclamava...

Insomma, gira gira si potrebbe quasi dire che è a causa delle farraginose lunghezze burocratiche della RAI che il GP di Long Beach ha rischiato di saltare! Ora comunque tutto va avanti regolarmente, pur se la effettiva liquidazione di debiti e crediti non c'è ancora stata. Gli organizzatori hanno anche annunciato che la prevendita di biglietti ha già raggiunto la soglia dei 300.000 dollari, e che il numero degli sponsor della corsa è aumentato, assicurando un introito di circa mezzo milione di dollari.

Tra i nuovi sponsors sono da segnalare le Atlantic Richfield Oil, la giapponese Bridgestone (pneumatici), la Canon, la Champion, la Pepsi Cola e la «Mario Andretti International Grand Prix», una delle società promozionali che fanno capo al pilota. Andretti, in sostanza, pagherà per correre, anche se in realtà ne ricaverà benefici.

f. l.

Giovedì 4 maggio il pre ... G.P. di Montecarlo!

MONTECARLO - Il circuito Monegasco non subirà modifiche quest'anno per il G.P. Monaco F. 1.; sarà esattamente eguale al 1977. Le preprove per i piloti extra-FOCA non si faranno, come era stato ventilato, al circuito del Castellet, ma prima della partenza delle prove ufficiali al giovedì.

Saranno 14-16 piloti che si disputeranno «l'onore» di essere ammessi fra i magnifici 24 che vuole Ecclestone come numero massimo.

E' cambiato qualcosa anche nella F. 3., si ritorna all'antico, si faranno due serie di gare Serie A e B, i primi dieci di ognuna avranno diritto a disputare il GP di F. 3.

ECCO IL PROGRAMMA DI MASSIMA DELLA MANIFESTAZIONE:

F. 1.:

Giovedì 4 maggio: 9,30-10,30 - Prove per i non qualificati; FOCA 11,30-13 - 1. sessione di prove; 14,30-15,30 - 2. sessione di prove.

Sabato 6 maggio: 11-12,30 - 3. sessione di prove non valida; 14-15 - 4. sessione di prove.

Domenica 7 maggio: 15,30 - Partenza 36. GP di Monaco

F. 3.

Giovedì 4 maggio: 16,30-17,10 - Prove F. 3 serie A; 18-18,40 - Prove F. 3 serie B.

Venerdì 5 maggio: 7,35-8,25 - Prove F. 3 serie A; 9,15-10,05 - Prove F. 3 serie B.

Sabato 6 maggio: 7,30-8,10 - Gara F. 3 1. serie 16 giri; 9,10-9,50 - Gara F. 3 2. serie 16 giri; 16,15 - Gara 20. GP di Monaco F. 3 20 vetture, 24 giri.

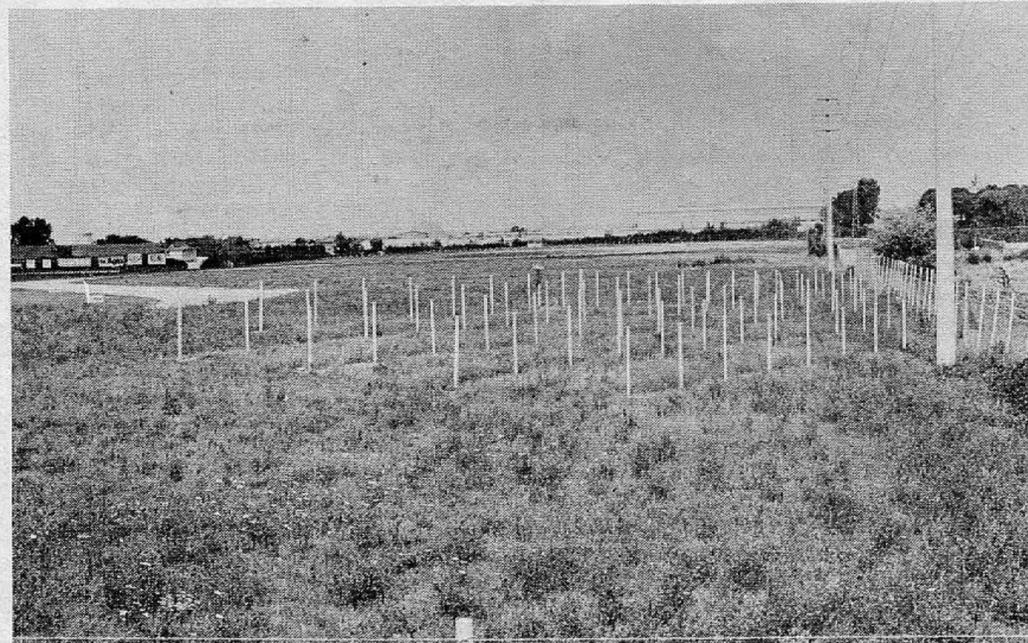
Coppa Renault 5 ELF

Venerdì 5 maggio: 6-6,45: R5 1. prova; 11-11,45 - R5 2. prova.

Sabato 6 maggio: 17,30 - 3. coppa Renault 5 ELF. Gara 10 giri 20 vetture.

ANCHE PER ADEGUARSI AI RECORDS CRESCENTI

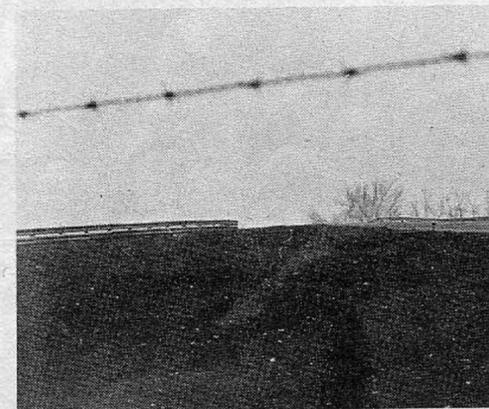
FIORANO si aggiorna + sicura e + tecnica



FIORANO - Parallelemente alla evoluzione tecnica delle vetture della Ferrari che vengono sperimentate sulla pista di Fiorano anche la pista di prova si adegua alle crescenti necessità relative a questi test aggiornandosi anche alle più recenti norme di sicurezza. Già in fase di progetto, l'ing. Ugo Cavazzuti ha tenuto conto di ampi spazi di fuga per cui l'uscita di strada per una errata manovra, una rottura od il superamento del limite non ha mai portato a conseguenze gravi con la possibilità, nel 90 per cento dei casi almeno, di riprendere immediatamente a girare previa fermata ai box per permettere la pulizia della vettura. Ampi gli spazi di fuga con reti di tipo aeronautico per cui la energia immagazzinata ha sempre potuto essere dissipata con l'arrestarsi delle vetture.

Ovviamente in qualche caso si è riscontrata la necessità, in particolare con il notevole aumento delle prestazioni velocistiche e di accelerazione delle vetture, di aggiornare le misure di sicurezza esistenti applicando nuove reti o allargando alcune vie di fuga. La curva che ha visto il maggior lavoro è stata quella che precede la parte alta del percorso. Sia in entrata che in uscita si è sentita la necessità di aumentare il coefficiente di sicurezza applicando reti di contenimento ed ampliando lo spazio esterno prima di giungere a contatto con il guard rail che è necessario in quel punto specifico.

All'ingresso della curva, infatti, partendo per la tangente come è successo a Lauda, si arrivava al limite del recinto esterno a causa della notevole velocità che viene impressa lungo le curve a raggio costante. La presenza anche di un palo della luce in cemento ha consigliato l'applicazione di una serie di 5 file di reti che arrivano così a garantire maggiore tranquillità al pilota.



In alto, le nuove reti che a Fiorano proteggono il palo della luce che Lauda sfiorò. Qui sopra, spostato il guard-rail alla curva del ponte

Continuando lungo il tracciato è stata anche rivista la parte esterna della curva parabolica dove è stato installato un guard rail che ripara il pubblico che si assiepa in questo punto dove le vetture decelerano violentemente. Si tratta di un punto molto spettacolare ma anche piuttosto vicino alla pista per cui si è fatto ricorso a questa barriera per garantirsi da spiacevoli inconvenienti. Anche tecnicamente si stanno migliorando gli apparecchi utilizzati per la misurazione del tempo applicando nuovi punti di rilevamento. Anche la pista circolare è quasi completata con l'installazione di particolari strumentazioni in grado di stabilire la deriva dei pneumatici. Pensiamo che la sua utilizzazione potrà risultare molto utile per arrivare ad ottenere la migliore soluzione relativa alla realizzazione delle sospensioni in funzione delle caratteristiche dei pneumatici stessi.

Un po' di sicurezza in più anche per i curiosi, che all'esterno della curva cosiddetta «parabolica» sono ora protetti da questo nuovo guard-rail

