

## «SIRENE» USA per MERZARIO

CONTINUAZIONE DA PAGINA 9

chiedendo scusa a coloro ai quali abbiamo promesso il segreto.

Dall'Inghilterra dovrebbe giungere, per essere provato sul dinamometro dell'Alfa, il Cosworth che verrà montato agli inizi di agosto sulla vettura della Parnelli Jones disegnata da Maurice Phillippe.

E' un «supersegreto» che conferma con quanto interesse e meticolosità Parnelli stia allestendo la macchina. La macchina monterà il Cosworth, dicevo, ma da Milano, tramite la voce dell'ing. Chiti è stato promesso formalmente ed ufficialmente un boxer 12 cilindri per la prossima stagione.

Mario Andretti, che è anche un cosciente driver e rispetta la parola, non ha detto molto. Ha soltanto riaffermato la sua gratitudine per l'Alfa dicendosi orgoglioso di poter correre con un motore italiano ed ha promesso che non farà rimpiangere «l'operazione Formula Uno» dell'Alfa.

«Questa è anche una risposta ad un suo collega milanese — mi diceva Chiti — il quale ha voluto far rimarcare la necessità della entrata in Formula Uno dell'Alfa. Con il boxer 12 abbiamo già una porta. La decisione finale e generale ora spetta agli altri ranghi milanesi. Staremo a vedere. Comunque, già un grande passo è stato compiuto, forse anticipando le critiche, forse presagendo che prima o poi l'Alfa sarebbe entrata nell'agone internazionale. Il motore è già un fatto compiuto ed in un certo senso la base per una Formula Uno.

«Con la scocca e carrozzeria di Phillippe ed il motore Alfa, possiamo dire che le chances aumentano del 50 per cento» ha commentato Miletich.

Perciò concrete speranze anche per la partecipazione di Arturo Merzario, nella Formula Uno nel 1975 a bordo di una vettura Parnelli Jones, sempre che l'Alfa finisca in tempo il motore per la Parnelli Jones la quale è dispostissima ad assegnare a «Toot-pick» (leggi «Stuzzicadenti») una F. 1. Arturo è tenuto in grande considerazione nella scuderia milionaria ed il 1975 potrebbe essere, finalmente, l'anno della emigrazione di Merzario nella terra dei dollari.

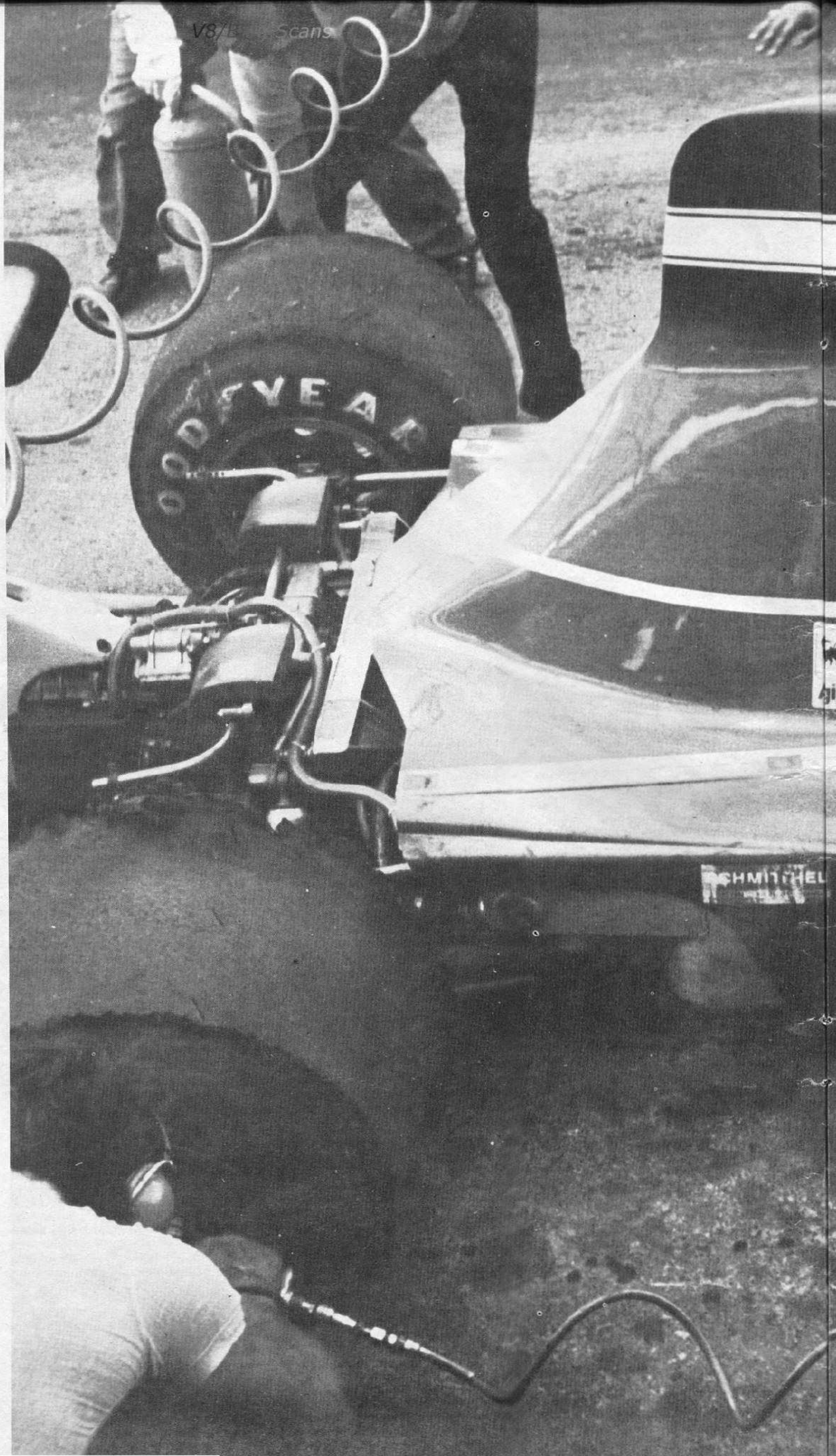
Anche mister Chuck Jones, il californiano, è tornato alla carica ed ha quasi convinto Merzario a venire a correre nel Michigan con la sua Lola 5000 che al Glen finì terza, e sembra che il comasco abbia accettato essendo quella gara compatibile con il calendario in corso.

Che dirà Bill France, quando sentirà che Arturo andrà nel Michigan? Forse griderà ai quattro venti che Merzario non conosce ancora il valore e la forza del dollaro, poiché continua a ripetere il boss della Nascar, la nostra categoria è quella che crea milionari in due anni!

Speriamo che Bill non legga questo servizio, altrimenti a fine agosto quando verrà in Italia, sicuramente tirerà le orecchie a Merzario ed in un certo senso ha ragione, poiché il pilota dell'Alfa sta forse sciupando molto tempo prezioso in patria sua quando potrebbe ottenere negli USA maggiori successi, migliori trattamenti, tanti dollari di più.

In complesso la sconfitta Alfa di Watkins Glen viene lenita da queste notizie che fanno tirare un sospiro di sollievo. Finalmente passi pesanti, positivi, lusinghieri. In mezzo a tante tragedie nazionali e... paesane, il buon senso prevale.

l. m.



Non soltanto  
la sorte nemica  
a Brands Hatch

domenica **SPRINT**



Un doppio «furto» alla FERRARI nel G. P. inglese col pasticcio finale: la corsa a SCHECKTER lo scettro iridato a «FITTI»

# «SORRY»... non basta a LAUDA!

DALL'INVIATO

**BRANDS HATCH** - Perdere una corsa dominata nel modo in cui Lauda l'ha dominata, per una gomma che cede, è la cosa che può sconvolgere la mente di chiunque. Una corsa dominata dal principio, con una azione implacabile che è stata poi accompagnata dalla ragionata tattica, poiché Lauda ad un certo punto non ha più forzato, una corsa che era vinta nella maniera più limpida e convincente. Una gomma che cede ed ecco che tutto quello che era stato fatto svanisce! C'è di che rimanere esterefatti, di che piangere davvero, perché cose di questo genere sono talmente ingiuste, nella loro ineluttabilità, che davvero non permettono la percezione esatta delle loro dimensioni.

Da non credere, davvero, quel vedere Lauda rallentare, e poi farsi riacciuffare dallo scatenato Scheckter che, a sua volta, non credeva ai propri occhi. E' accaduto, e con la filosofia di chi ha avuto tante esperienze di questo genere dovremmo dire che purtroppo sono cose che accadono, e che «queste sono le corse».

L'ingiustizia della sorte è stata però troppo grossa, ed è diventata irritante, non accettabile, quando è stata accompagnata dalla incredibile decisione della gente inglese del box di impedire a Lauda di tornare sulla pista per almeno compiere l'ultimo giro, almeno per salvare il salvabile.

Non accettabile perché, se la ingiustizia della sorte, che ha provocato lo sgonfiamento di un pneumatico, può essere catalogata tra gli eventi non riparabili, quella che è seguita sa molto di disonestà.

Disonestà perché colpisce un uomo che non aveva nessuna col-

pa della situazione che è stata presa prestito per la incredibile decisione, colpa che è invece tutta proprio della stessa gente che lo ha tartassato.

La gente che ha invaso la pista di decelerazione, apprestandosi a vedere l'arrivo e non curandosi di altro, doveva essere almeno contenuta proprio dai responsabili della organizzazione, visto che erano stati incapaci di impedire che tanta gente ci fosse: quella enorme folla di gente stranissima che ha stazionato per tutta la corsa nelle zone in cui non avrebbero dovuto essere che gli «addetti ai lavori», e invece c'era gente e tutta col lasciapassare ufficiale dell'organizzazione. Perciò è la organizzazione che ne è responsabile.

Fermare un uomo che si è battuto come si è battuto Lauda, per costruire un successo sacrosanto, che ha avuto la dannata sfortuna di dover rinunciare alla vittoria che gli spettava per conquista, fermare un uomo così solo perché avrebbe potuto fare la «bibbi» a qualcuno dei troppi personaggi coreografici che non dovevano esserci, è non soltanto una gravissima colpa sul piano della correttezza sportiva, ma un crimine sul piano umano.

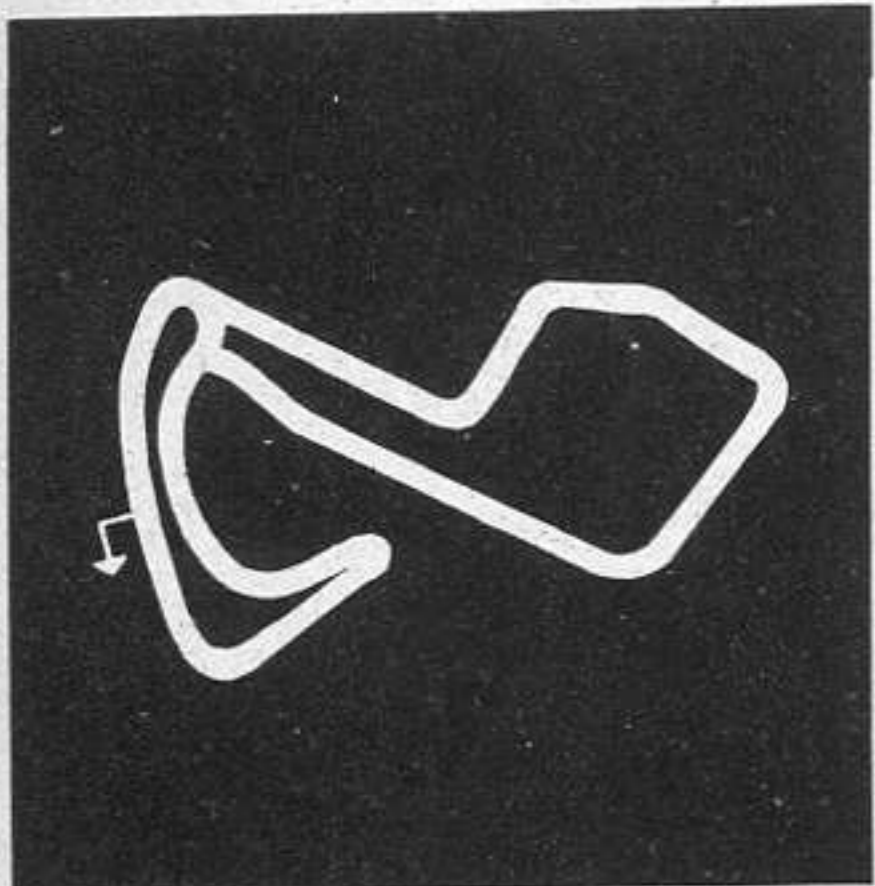
La insipienza piena di boria della gente che ha organizzato la corsa di Brands Hatch quest'anno è stata almeno pari alla ipocrisia di una facciata educata, sotto la quale c'era solo della stupida presunzione, tracotanza mascherata con modi gentili.

«Sorry», ti dicono certi inglesi soltanto verniciati di civiltà, dopo aver perpetrato nefandezze, dopo aver calpestato e non solo figuratamente i piedi del prossimo. E col loro «sorry» credo-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 26

Troppo tardi: la Ferrari di Lauda rientra al box con la gomma posteriore destra disastata dall'inutile tentativo dell'austriaco di terminare la corsa. Il gesto di disappunto di Niki è un documento della giustificabile rabbia del pilota



# G.P. BRITAIN

gara internazionale di velocità valida quale decima prova del campionato mondiale piloti F. 1. Circuito di Brands Hatch (Londra), di km 4,265. 75 giri pari ad una distanza di 319,875 km. Spettatori 250.000 circa; 20 luglio 1974.

## COSI' (in 25) AL VIA

## COSI' (in 16) AL TRAGUARDO

1. Jody Scheckter (Tyrrell Ford) che compie i 75 giri, pari a 319,875 km, in 1.43'02"2, alla media di kmh 186,250; 2. Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1.43'17" e 5; 3. Ickx (Lotus JPS) 1.44'03"7; 4. Regazzoni (Ferrari B3) 1.44'09"4; 5. Reutemann (Brabham BT 44) a un giro; 6. Hulme (Texaco Marlboro) a un giro; 7. Pryce (UOP Shadow) a un giro; 8. Pace (Brabham BT 42) a un giro; 9. Lauda (Ferrari B3) a due giri; 10. Peterson (Lotus JPS) a due giri; 11. Watson (Brabham BT 42) a due giri; 12. Beltoise (BRM P201) a tre giri; 13. Hill (Lola Embassy) a sei giri; 14. Mass (Surtees TS 16) a sette giri; 15. Pescarolo (BRM P201) a undici giri; 16. Migault (BRM P160) a dodici giri.

PETERSON (Lotus JPS) 1'19"7	LAUDA (Ferrari B3) 1'19"7
REUTEMANN (Brabham BT44) 1'20"2	SCHECKTER (Tyrrell 007) 1'20"1
HUNT (Hesketh Ford) 1'20"3	PRYCE (UOP Shadow) 1'20"3
FITIPALDI (Texaco McLaren) 1'20"5	REGAZZONI (Ferrari B3) 1'20"3
DEPAILLER (Tyrrell 007) 1'20"8	STUCK (March 741) 1'20"7
ICKX (Lotus JPS) 1'21"2	HAILWOOD (McLaren Yardley) 1'21"2
MIGAULT (BRM P160) 1'21"4	WATSON (Brabham BT42) 1'21"3
JARIER (UOP Shadow) 1'21"6	MERZARIO (Iso Marlboro) 1'21"6
BRAMBILLA (March Beta) 1'21"6	MASS (Surtees TS16) 1'21"6
PACE (Brabham BT42) 1'21"7	HULME (Texaco McLaren) 1'21"7
HILL (Lola Embassy) 1'21"9	GETHIN (Lola Embassy) 1'21"7
PESCAROLO (BRM P201) 1'22"2	BELTOISE (BRM P201) 1'22"1
	SCHENKEN (Trojan) 1'22"4

## La classifica Mondiale F. 1

FITIPALDI  
LAUDA  
REGAZZONI  
SCHECKTER  
PETERSON  
HULME  
HAILWOOD  
REUTEMANN  
DEPAILLER  
ICKX  
BELTOISE  
JARIER  
STUCK  
HUNT  
PACE  
MERZARIO  
WATSON  
HILL

	ARGENTINA	BRASILE	SUDAFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONTECARLO	SVEZIA	OLANDA	FRANCIA	G. BRETAGNA	TOTALE
FITIPALDI	4	10	1	4	10	10	10	10	4	6	37
LAUDA	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	36
REGAZZONI	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	35
SCHECKTER	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	35
PETERSON	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	19
HULME	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	13
HAILWOOD	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	12
REUTEMANN	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	11
DEPAILLER	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	11
ICKX	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	10
BELTOISE	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	10
JARIER	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	6
STUCK	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	5
HUNT	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	4
PACE	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	3
MERZARIO	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	1
WATSON	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	1
HILL	1	10	1	10	10	10	10	10	10	10	1

## I NUOVI PRIMATI

● Sulla distanza: Jody Scheckter (Tyrrell-Ford) 75 giri pari a 319,875 km, in 1.43'2"2, alla media di kmh 186,250. Primato precedente Emerson Fittipaldi (Lotus JPS), media 180,340.

● Sul giro: Niki Lauda (Ferrari B3) il 25. in 1'21"1, media 189,310 kmh. Primato precedente: Emerson Fittipaldi (Lotus JPS) in 1'23"8, media 183,170 kmh.

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Gethin	giro di prova	motore
Hunt	3. giro	uscita di strada
Schenken	7. giro	sospensione posteriore
Brambilla	18. giro	pompa benzina
Merzario	26. giro	motore
Depailler	35. giro	motore
Stuck	37. giro	uscita di strada
Jarier	46. giro	uscita di strada
Hailwood	57. giro	testa-coda e motore spento
Pescarolo	35. giro	motore

## LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

●●●●● Lauda, Scheckter, Regazzoni.  
●●●● Fittipaldi, Ickx, Peterson, Reutemann, Watson, Hailwood, Merzario, Pryce, Brambilla.  
●●● Hulme, Pace, Beltoise, Hill, Pescarolo, Migault, Stuck, Depailler.  
●● Mass, Jarier.  
● Non classificabili: Schenken, Hunt, Gethin.

CONTINUAZIONE DA PAG. 25

no di aver cancellato tutto. La coltellata nella pancia, il pugno alle spalle, dovrebbero essere cancellati e dimenticati, dopo il « sorry », secondo certi inglesi.

Noi non ci riusciamo, a cancellarli ed a dimenticarli. E stavolta i « sorry » non debbono funzionare. La gente che ha fatto del Gran Premio di Gran Bretagna una farsa iniziale, ed un dramma finale, che ha trattato a pesci in faccia quelli che dovevano essere ospiti e sono stati invece trattati da sgradevoli intrusi, questa gente merita che almeno si dica loro la verità, non coperta da alcun cerone ipocrita, ma nuda e pulita.

Non sono « gli inglesi », beninteso, ma « questi » inglesi, quelli di cui stiamo parlando. La grandissima maggioranza della gente delle corse, quella che agisce nel nostro mondo da sempre e che conosciamo da sempre, questa maggioranza era dall'altra parte della barricata. E sono stati molti, moltissimi quelli che sono venuti da noi e da quelli del-

punto hanno assunto aspetti curiosi. Lauda in duello con Scheckter, poiché il sudafricano non è mai stato tanto lontano dall'austriaco, pur se è da credere che Lauda abbia anche giocato al non forzare quando ha raggiunto una certa distanza.

Poi quello tra Regazzoni e Peterson, finito per il cedimento dello svedese, anche lui sfortunato con le gomme come sono stati tanti altri.

Poi quello tutto sudamericano tra Carlos Reutemann bravissimo ed Emerson Fittipaldi che, se pur poteva essere un poco più veloce, come ha dimostrato dopo, non è riuscito a superare l'argentino fino a che Reutemann ha commesso un piccolo errore (testa coda) che lo ha attardato.

Poi quello tra Pryce e Ickx, che quando il belga ha dovuto rallentare è diventato Ickx-Stuck. Poi quello tra il bravissimo Watson (che fa miracoli con la sua Brabham non up-to-date) e Depailler, che in questa gara è stato meno brillante (proporzionalmente) delle corse precedenti.

Infine quello tra Arturo Merza-

Finale incertissimo del Mondiale piloti: quattro pretendenti al trono di Stewart quando restano da disputare i G.P. di Germania, Austria, Italia, Canada, Stati Uniti. Il prossimo appuntamento è al Nurburgring il 4 agosto

la Ferrari, e dagli altri ospiti, a dirci un « sorry », stavolta sincero.

Un giornale inglese delle corse, che come noi ha l'abitudine di dire chiaro le cose che pensa, uscirà tra un paio di giorni con titolo che dice « Ci vergognamo di essere inglesi », e basti questo a far sì che il nostro sfogo debba essere inteso come rivolta verso « certa gente inglese », non contro gli inglesi tutti.

Rovinata, per la Ferrari, dalla inopinata foratura capitata a Lauda, che è seguita a quella capitata a Regazzoni, la corsa è stata bella, per il pubblico di qualsiasi parte fosse. Bella per le prodezze dei primissimi, ma anche per le battaglie che si sono scatenate nelle retrovie, spezzate in duelli che ad un certo

rio e Carlos Pace, iniziato quando Merzario ha potuto superare lo scoglio Mass, che in questa corsa è stato il grande « frenatore » e finito quando Merzario ha dovuto arrendersi con il motore rotto.

Una bella gara, per la gente e anche per noi, indipendentemente dal fatto che ad essere in testa fosse un uomo Ferrari e che un altro uomo Ferrari fosse subito di rincalzo.

Purtroppo la vittoria, che alla Ferrari stavano pian piano pre-gustando, non c'è stata, ed alla fine della corsa, anche astraendosi dalla spiacevole vicenda finale, c'era aria di sconforto nel clan degli italiani, che pareva avessero già intravisto la non possibilità di conquistare il Campionato del mondo.

Uno sconforto che non abbiamo capito perché se è vero che vincendo qui Lauda sarebbe diventato un fuggitivo lontano, è anche vero che con questa gara si è conclusa la fase più delicata del campionato, quella dei circuiti difficili, che ha avuto in Digione e Brands Hatch le espressioni più dure, mentre adesso si

Inizia una serie di tre gare che sono nettamente favorevoli alla potenza, cioè alla qualità maggiore delle Ferrari.

Il Nurburgring che richiede anche abilità dei piloti (e credo non vi siano dubbi sulle qualità di Lauda e di Regazzoni), Zeltweg ancora di più e infine Monza, non possono essere considerate che occasioni favorevoli per le macchine di casa nostra.

Chiaro che l'aver Lauda staccatissimo di dieci punti sarebbe stato meglio, ma il fatto che a questo punto del campionato i due uomini della Ferrari siano nelle posizioni più favorevoli è senza dubbio positivo, e all'inizio della stagione una situazione del genere, appunto alla vigilia di tre gare veloci, sarebbe stata sotto-

maniera stupenda alla malasorte della foratura, ed ha recuperato posizioni fino a rientrare di nuovo in classifica da punti mondiali. I punti che ha guadagnato a Brands Hatch sono soprattutto merito suo, ancor più che della macchina, e magari diverranno importanti in avvenire.

Bella gara di Reutemann, che stavolta è almeno riuscito a farsi valere personalmente, anche se poi l'inferiorità della macchina lo ha costretto ai limiti, ed all'errore che gli è costato il bel posto. Bella gara di Fittipaldi che, alla gioia della recente paternità, aggiunge quella dell'essere tornato primo nella classifica mondiale. E' stata un poco fortunata, questa ascesa, ma lui ha fatto comunque il massimo che poteva.

Bella gara di Pryce, che finalmente si è visto al lavoro senza che siano intervenuti fattori estranei ad impedirglielo. Almeno fin che la macchina ha retto bene. Stavolta James Hunt non gli era vicino, nei due soli giri in cui è stato in gara, e così la « tradizione » della collisione tra i due non è stata confermata. Ec-

to altrettanto, ed è stato peccato perché, man mano che la corsa progrediva, egli faceva conoscenza col percorso, che nella prima giornata di prove gli era un poco ostico, ma che pian piano egli ha assimilato, giungendo a prestazioni molto buone.

Come sapete in questa gara doveva esserci anche Lella Lombardi, l'abbiamo vista in prova, un poco tesa anche se non lo lasciava trasparire, nella fase iniziale. Poi, rinfrancata, quando pian piano i suoi tempi sono diventati decenti. Infine allegra alla fine della prima giornata, visto che se le cose fossero rimaste così sarebbe stata qualificata. Non vi è riuscita, ma la sua prestazione complessiva è stata di molto valore, perché aveva la stessa vecchia Brabham che aveva Pace a Digione, e che non aveva permesso a Pace di qualificarsi per il Gran Premio di Francia.

Poiché Pace non è certo un « fermo » e lo dimostra, e poiché Lella Lombardi ha proporzionalmente ottenuto dalla stessa macchina quello che aveva ot-

Il reclamo procede

## Dalla CSI i 2 punti a LAUDA?

BRANDS HATCH - La complicatissima vicenda della inopinata fermata di Lauda sulla pista di decelerazione, quando si apprestava a tornare in pista dopo aver cambiato la gomma posteriore destra forata, avrà strasichi che prevediamo lunghi e complessi.

Immediatamente dopo la fine della gara i responsabili della Ferrari, Luca Montezemolo e Mauro Forghieri, hanno vivacemente protestato contro il procedimento che ha impedito al pilota di rimettersi in corsa e quindi di poter almeno concludere il suo 74. giro. Se avesse potuto farlo Lauda sarebbe stato il primo dei doppiati, il che significa che avrebbe occupato alla fine il quinto posto assoluto e non il settimo, con conseguente conquista di due punti validi per il campionato.

A parte il fatto che con questo egli sarebbe ancora in testa alla classifica del campionato, c'è da pensare a quali potranno essere le conseguenze future, sempre ai fini del campionato, della mancanza di questi due punti, che potrebbero diventare determinanti nella classifica finale.

Se ciò avverrà immaginiamo che alla Ferrari, ed anche personalmente da parte di Lauda, questa storia sarà ricordata con molto dispetto, salvo il provocare una eventuale azione di risarcimento. La valutazione di un titolo mondiale non è facile, ma di certo essa comporta ingenti somme di denaro, come valore intrinseco, denaro che sarebbe perduto appunto per colpa di chi ha impedito a Lauda di terminare la sua sfortunata gara.

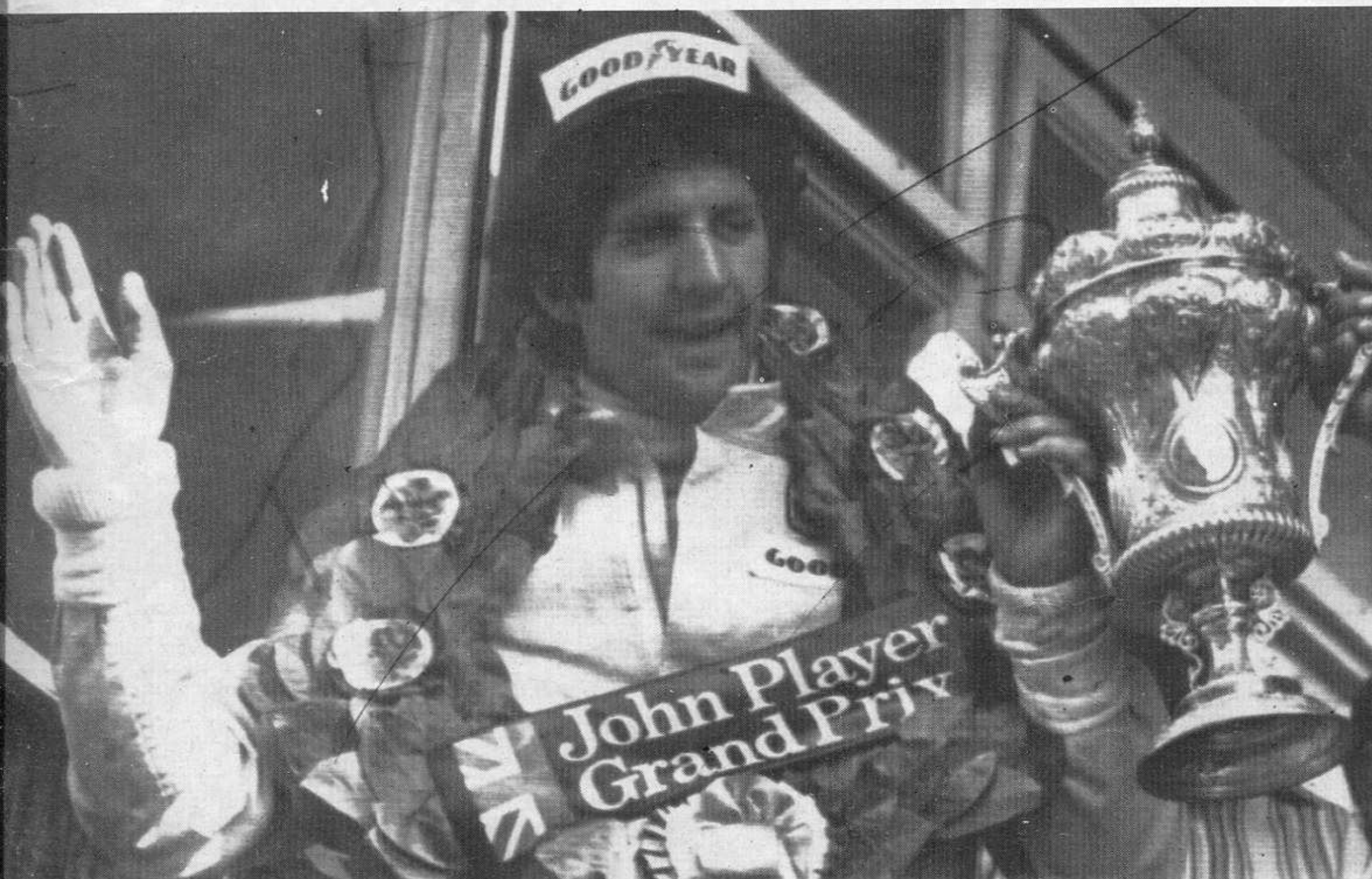
Indipendentemente da futuro, comunque, già al presente questo avvenimento è piuttosto grosso e scabroso per il Royal Automobile Club di Gran Bretagna, che si trova adesso davanti ad una grossa gatta da pelare.

Come prima reazione alle proteste di Montezemolo e Forghieri, i commissari sportivi della corsa, che sono stati in riunione per parecchio, hanno emesso un comunicato che non dice nulla, nel senso che dice che loro non cambiano le comunicazioni ufficiali relative alla classifica in quanto « Non vi sarebbero elementi per modificarla ».

Naturalmente per la Ferrari e per Lauda questa soluzione semplicistica non può essere soddisfacente, e quindi è già stato inoltrato al R.A.C. un reclamo di appello contro la decisione dei commissari della gara. Il reclamo è stato scritto a mano da Luca Montezemolo sabato sera stessa, subito dopo che il testo della comunicazione dei commissari del Gran Premio è stato conosciuto. Adesso quindi la questione diventa di competenza del Royal Automobile Club britannico, e staremo a vedere come reagirà e se prenderà decisioni. Nel caso che nemmeno il R.A.C. accolga la richiesta della Ferrari, un successivo appello verrà inoltrato alla CSI della FIA, per la decisione finale.

La Ferrari, in sostanza, chiede che poiché Lauda è stato impedito a rientrare in pista prima che la gara fosse finita, e considerando che se avesse potuto farlo egli si sarebbe classificato al quinto posto, la classifica venga modificata appunto con la immissione di Lauda almeno al quinto posto, e quindi con la attribuzione di due punti per il campionato.

In subordine ha chiesto che, eventualmente, la gara venga considerata finita al 74. e non al 75. giro, il che darebbe in sostanza lo stesso risultato.



E' arrivato, inaspettato per via di quella gomma di Lauda, il bis anche per Jody Scheckter già vincitore in Svezia. Il sudafricano ha ammesso sportivamente che non sarebbe riuscito a vincere senza l'inconveniente che ha tolto alla Ferrari la meritata vittoria nel G.P. inglese che abbiamo potuto seguire in TV nell'entusiasmante ripresa effettuata da uno splendido regista della BBC che indicammo già due anni fa come « maestro » nelle riprese da corsa. L'abile regia ha riscattato anche Poltronieri nella telecronaca, rispetto alla « magra » del Mugello. Cer

scritta a piene mani da Ferrari. Perché dunque disperarsi? Di certo è stata la delusione e irritazione del momento, a far nascere idee del genere...

Una corsa bella, abbiamo detto, e soprattutto molto positiva da parte di Regazzoni, che è stato il vero uomo da seguire. Ha saputo partire in modo magistrale, infilando tutti subito e ponendosi in terza posizione, poi ha saputo mantenere dietro di sé Peterson ed è un fatto eccezionale conoscendo lo svedese. Infine Regazzoni ha reagito in

cellente la corsa di Watson, ed anche quella di Hailwood, benché questi non ami molti i circuiti del genere arricciato.

Stavamo assistendo anche ad una bella corsa da parte di Merzario e Brambilla. Merzario è risalito dalle retrovie, come Brambilla, con molta autorità, fino a che non ha urtato contro lo scoglio di Mass, che ha costretto una lunga fila a seguirlo senza poter passare. Merzario è stato fermato troppo presto per poter dire fin dove poteva arrivare, e Brambilla che lo seguiva ha fat-

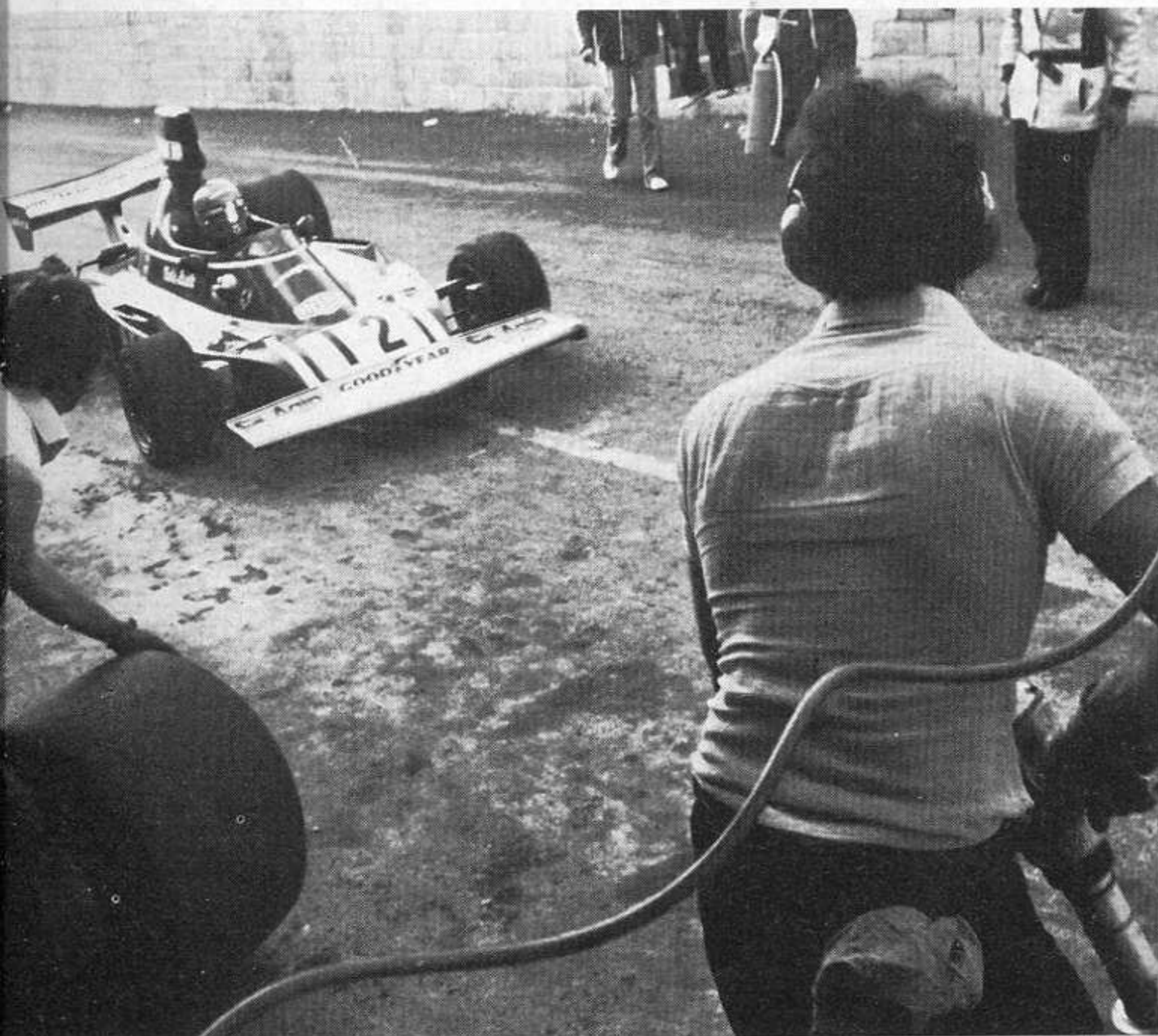
tenuto Pace, vedete bene che la nostra pilotessa la sua bella figura l'ha fatta!

Torniamo da Brands Hatch con delusione e rabbia. E con qualche indignazione, per i troppi avvenimenti strani che abbiamo vissuti. Cercheremo di dimenticare questa corsa, e di godersi quello che l'avvenire prossimo ci promette.

Il Campionato, intanto, continua ad essere quello che avevamo previsto: un quiz difficilissimo

f. l.

CONTINUA A PAGINA 29



Lauda arriva al box con la gomma a terra. Quando scenderà al divieto del commissario di riprendere la pista, riceverà il rimprovero di Forghieri mentre Luca di Montezemolo, il d.s. Ferrari, che vediamo avvicinarsi alla vettura, avrà una reazione più passionale con quell'abbraccio sconsolato

**BRANDS HATCH** - Circa venti giri prima della fine del GP d'Inghilterra è uscito il sole e pareva che dovesse brillare su un trionfo Ferrari. Invece non doveva andare così e quindi il campionato è di nuovo aperto.

Si ha il sospetto che quell'ultima fermata al box della Ferrari sarà argomento di controversie. Comunque, un osservatore con esperienza che si trovava sul posto, ci ha assicurato che la bandiera a scacchi era già pronta per Scheckter quando Lauda ha completato il suo cambiamento di ruota, precipitandosi poi con un rombo verso l'uscita dei boxes. Non avrebbe però dovuto esserci una massa di gente che bloccava quell'uscita ed è dubbio che la bandiera rossa sia stata sventolata con l'autorità di un commissario di percorso; pare, infatti, che un commissario non addetto a quel servizio l'abbia sventolata di propria iniziativa. Lo stesso osservatore ci ha detto che, se Niki avesse dato gas con energia, la folla si sarebbe diradata e che forse ha rinunciato troppo facilmente (d'altro canto può darsi che abbia semplicemente ubbidito alla bandiera rossa, come dovrebbe fare qualsiasi pilota). Detto questo, Forghieri era più che giustificato nell'essere molto seccato con Lauda per aver sostato al box in quel momento e gli ha detto senza perifrasi che avrebbe dovuto superare lentamente il traguardo, invece di andare a cambiare un pneumatico nelle ultimissime fasi della gara, visto che aveva tanto tardato a fermarsi.

La corsa stessa ha alternato periodi di ristagno a periodi di animazione. Il pronostico di Tyrrell (che leggerete nel commento sulle prove) è risultato esatto, ma Ken ammette che non è successo per il motivo al quale aveva pensato lui. Oggi Jody è senz'altro un pilota con guida «ordinata» (fatto sorprendente, dato che soltanto un anno fa seppe ridurre al caos un GP d'Inghilterra) e non ha mai tolto una ruota dalla pista. Neppure Fittipaldi e nessuno dei due ha mai avuto il minimo fastidio coi pneumatici.

Scheckter ha detto: «Per la maggior parte della corsa ho forzato, senza mai rallentare. Credo che dovessi forzare più di Niki per tenere il ritmo, perché lui ogni tanto si staccava. Già agli inizi la mia vettura tendeva a strisciare sulla pista per un difetto alla sospensione (non mi era successo nel giro di riscaldamento, quindi la vettura era messa a punto come si deve). Appena i serbatoi hanno cominciato a vuotarsi ero a posto e non strisciavo più. L'unica nota sul circuito era quella BRM senza alettone (di Migault); non avrei mai potuto raggiungere Niki, se non avesse avuto quel guaio ai pneumatici, ma poi l'ho visto, quando non mi aspettavo affatto di vederlo, e ho notato che il suo pneumatico si afflosciava, sul rettilineo».

Commento post-gara di Fittipaldi: «Tutto benissimo e il mio maggior problema era Reutemann, agli inizi. In curva lo raggiungevo facilmente, ma lui si allontanava in rettilineo».

Ickx sembrava felicissimo della sua posizione e un poco stupito. «Per gli ultimi

venti giri ero senza freni — ha detto — metallo contro metallo, proprio. Quando Hailwood è uscito di pista ho potuto respirare un poco, poi è arrivato Regazzoni, molto veloce». Per la maggior parte della corsa Ickx non era praticamente sembrato in lizza, però ha pilotato più prudentemente del suo compagno di squadra e abbiamo notato che a Brands Hatch va veramente bene.

Quanto a Tom Pryce, è stato molto sfortunato di non ottenere il suo primo punto di campionato. Ha detto: «In principio la vettura andava bene, anche se è un poco pesante. Non potevo permettermi di lanciaarla qua e là con energia perché ci sono troppe curve in cui all'uscita diventa leggera e andrebbe a pezzi, se la pilotassi come ho fatto a Dijon (se non altro in prova). Ho rallentato quando i cam-



Ecco la March di Stuck in azione. Il testa-coda del tedesco che ha portato in pista parecchi detriti è forse alla base della serie di forature tra le quali quella clamorosa di Lauda che già a 20 giri dalla fine accusava noie

bi sono diventati rigidi, poi hanno cominciato a disinnestarsi e, arrivato agli ultimi giri, avevo soltanto la quarta e la quinta».

Il motore della vettura di Gethin è andato a farsi benedire nel giro di riscaldamento e il pilota si è rapidamente messo nell'abitacolo della vettura di riserva — ha poi detto. — Un conduttore del team è alto, uno molto basso e la vettura è preparata per quello alto; i meccanici hanno avuto il tempo di regolare soltanto il pedale del freno e mi sono reso conto che non ero in grado di pilotare la vettura». Tutto ciò ha irritato non poco il team Token. Aveva protestato, dicendo che lo schieramento avrebbe dovuto essere formato di 26 vetture, stando all'«editto» della CSI, e che l'Associazione dei costruttori di F. 1 aveva torto nell'imporre una regola di 25 macchine. Pareva che i commissari intendessero permettere questa protesta, ma poi hanno deciso di non farlo, per cui

Se il pilota austriaco avesse obbedito all'ordine del box si sarebbe classificato TERZO

# Forghieri biasima l'inesperienza di LAUDA

la Token era pronta come prima riserva, ma al team si riteneva che non si sarebbe dovuto permettere a Gethin di prendere il via.

Dopo l'incidente Hunt era di umore nero. E' rimasto a lungo a fumare, in mezzo a uno dei tratti erbosi, addirittura inavvicinabile. Dopo un po' ha detto: «Non so quale sia stata la causa; credo che si sia rotto qualcosa nella sospensione anteriore». Viene fatto di chiedersi se, più semplicemente non abbia commesso un errore. In seguito è stato più esplicito e, dopo aver detto che era partito con la vettura di riserva, dato che in quell'altra si era crepato il serbatoio del carburante, ha aggiunto: «Sospettivo fino dal principio che qualcosa non andasse, visto che la vettura era molto poco maneggevole. Penso che si fosse

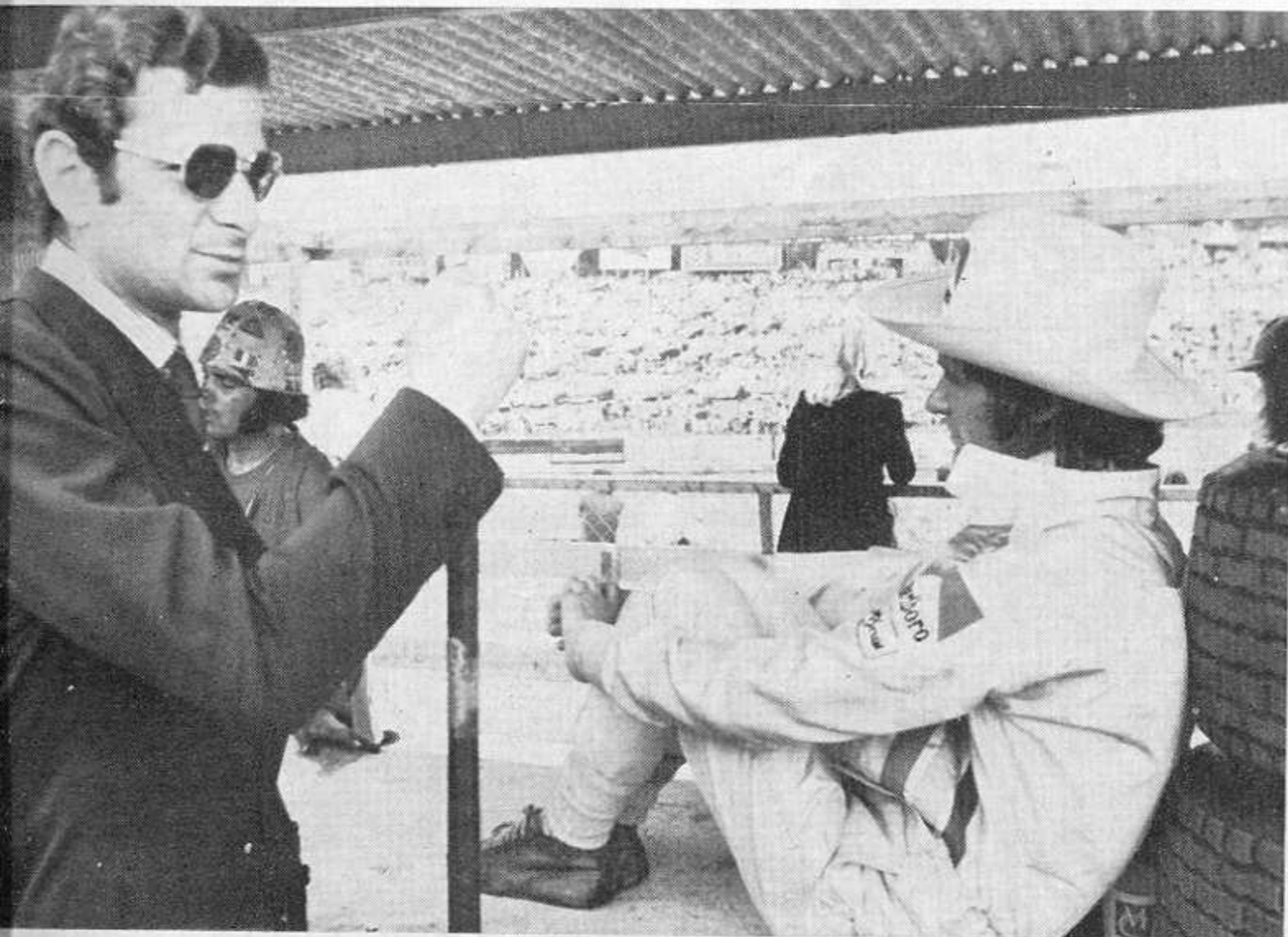
per dilettanti-professionisti, per i piloti che gareggiano saltuariamente, o per i Teams ufficiali di secondo piano quali March, Surtees e BRM. La maggioranza delle Grand Prix 1974 ha affrontato bene il «castigo» inflitto dal circuito, notevolmente bene, anzi, se si tiene conto, per esempio, delle scintille che scaturivano da sotto alcune vetture quando strisciano sul fondo del rettilineo più lungo».

Viene fatto di chiedersi se è stata questa seconda considerazione a portare una pace relativa sul fronte «politico», infatti se si pensa alle passate seccature, questa volta i litigi sono stati pochi, (a parte la protesta della Topken perché l'Associazione dei Costruttori aveva ridotto il numero dei partenti proprio di una vettura, cioè quella, protesta che è passata quasi inosservata; in ogni modo tutti erano d'accordo nel dire che un pilota migliore non avrebbe faticato a qualificarsi con la macchina, tanto più che Schenken era riuscito a segnare un solo giro veloce in tutte le prove). C'è stato qualche attrito con la stampa, quando il segretario dell'Associazione di F. 1, Mackintosh, è venuta l'idea che poteva fare lavorare i giornalisti lontano dalle squadre, ma anche questo è stato roba da ridere in confronto con gli incredibili brontolii dell'ufficio stampa del RAC. Il Gran Premio è l'unica gara di cui si occupa, durante l'anno, e dovrebbe veramente cederla a una delle organizzazioni inglesi che provvede alle corse una settimana dopo l'altra.

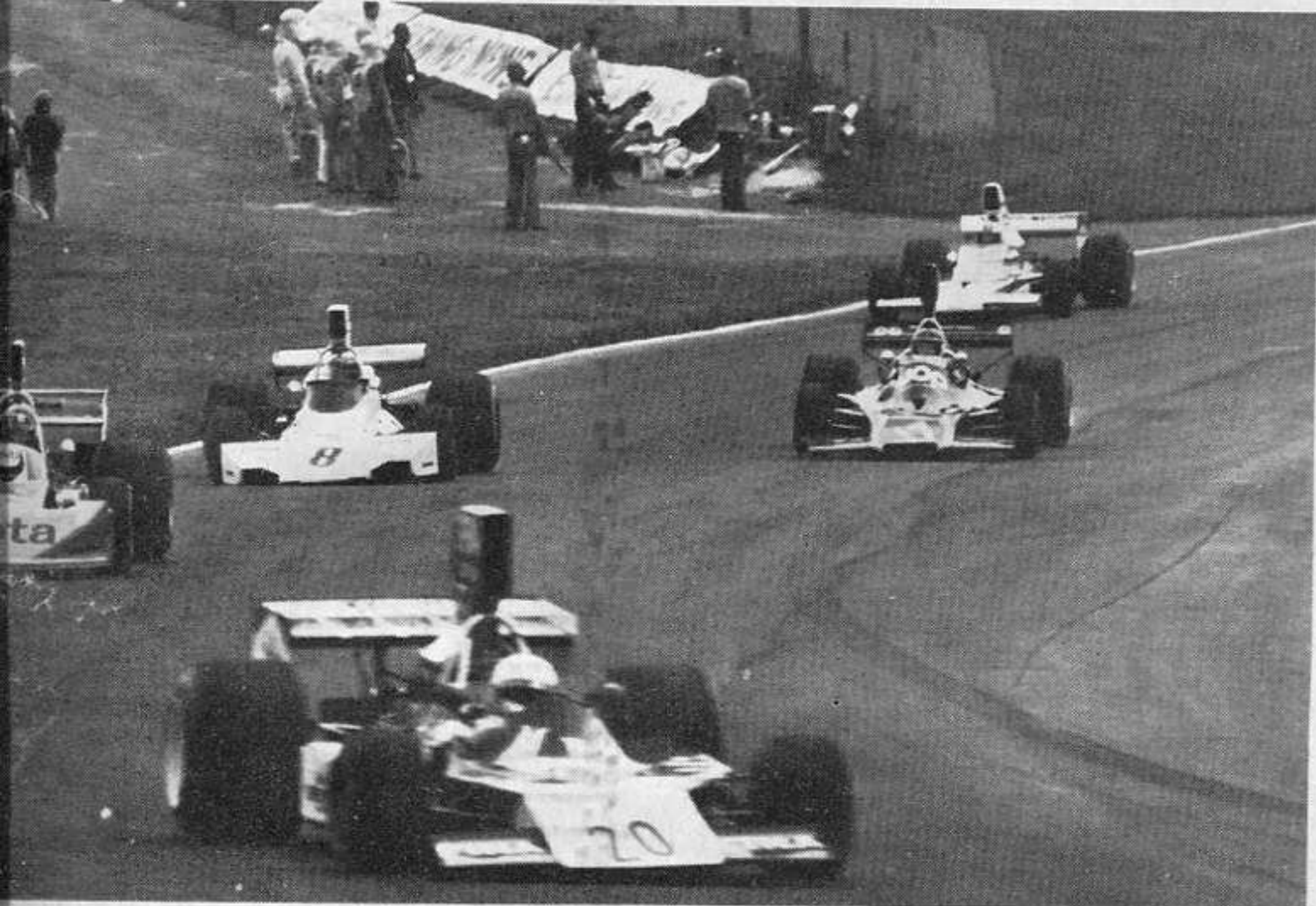
In pista, salvo per la notevole eccezione di quell'uscita dai boxes alla fine, le cose sono state organizzate bene. Soltanto Fittipaldi riteneva che il lavoro dei commissari non era giusto sotto un aspetto, ma è un fatto discutibile. Incidenti come la rimozione della March danneggiata di Stuck, dal centro della pista, sono stati risolti con efficienza. (A proposito, se c'era una vettura che dava la netta impressione che avrebbe finito la corsa per «autodanneggiamento», si trattava proprio di quella March). Si sospetta che una delle cause principali dell'epidemia di forature fossero i detriti sparsi in pista da quell'incidente.

Persone presenti non hanno faticato a notare una lieve ammaccatura concava in un pneumatico posteriore di Lauda, che indicava perdita d'aria (Niki pensa che abbia cominciato a sgonfiarsi a circa venti giri dalla fine). Poi i visi nel clan Ferrari si sono rabbuiati, ma molti giri dopo che Niki aveva già capito il pericolo della sua posizione di comando, conquistata con tanta maestria, dal box gli veniva fiduciosamente segnalato +9 Scheckter, +26 Fittipaldi. Quindi — dovevano mancare dieci giri alla conclusione — Forghieri si è girato e ha gridato ai meccanici di prepararsi per un cambiamento di pneumatico. I meccanici si sono infatti tenuti pronti per cambiare la ruota posteriore, o anteriore, e apparivano sempre più sconcertati nel non vedere la Ferrari arrivare rombando nella strada del box.

Gli uomini della Ferrari che erano sul ciglio della pista diventavano sempre più



Giornata sfortunata non solo per la Ferrari, ma anche per i piloti italiani. Qui Merzario, con Saliti, segretario della Commissione sportiva, che si è molto interessato alle sorti Ferrari e a quelle dei nostri Merzario e Brambilla. Nell'intervista durante la corsa aveva invitato alla moderazione nel pronostico finale, per quell'incertezza totale che è propria delle corse. Ed aveva purtroppo ragione. Sotto Merzario precede Brambilla, Pace, Jarier e Hailwood. Arturo sarà giovedì e venerdì al Ricard per test Alfa e Iso



perplexi e anche Forghieri si sporgeva in avanti, per gesticolare e dare più significato al cartello esposto. Sapevano che avrebbero avuto tutto il tempo per cambiare la ruota e riportare Lauda in gara in una posizione sicura e capivano, quindi, che Niki stava rischiando la possibilità di un disastro a due giri dalla fine, con quel pneumatico deterioratissimo la cui gomma martoriata fumava e che avrebbe potuto disintegrarsi a qualsiasi momento. Lauda pilotava proprio sull'orlo dell'incidente.

Ha scelto la giocata d'azzardo, per tentare di ottenere il terzo posto senza fare una sosta. Stewart ha ammesso che fin quando il pneumatico non ha cominciato a fumare, l'austriaco aveva probabilmente agito bene. «Il pneumatico avrebbe potuto resistere», ha osservato. Ciononostante Lauda ha in effetti trascurato un ordine della squadra, ordine che gli avrebbe garantito il terzo posto, se avesse ubbidito, tanto che condurrebbe ancora il campionato.

L'irritazione del povero Forghieri era veramente giustificata: prima con Lauda, poi con gli organizzatori, poi coi commissari. I boxes veri e propri erano tenuti sgombri da gente che biglionasse, ma quando Scheckter ha iniziato il suo ultimo giro una folla, densa tre o quattro file, ha avuto il permesso di radunarsi sul tratto in discesa dei boxes.

A prescindere dal fatto che Scheckter superasse la bandiera a scacchi prima che Lauda arrivasse all'uscita dei boxes (e paiono esserci ampie prove che l'abbia fatto) Niki avrebbe dovuto potere tornare in pista e superare la linea di arrivo. Se l'avesse fatto, non sarebbe risultato atardato di due giri e in nona posizione, nella classifica. Si sarebbe piazzato quinto o sesto e ciò avrebbe significato che avrebbe ottenuto punti, o almeno uno.

Forghieri era anche irritato per via dei commissari. «Mi fa incollerire e mi rattrista — ha detto — soprattutto qui, nel cuore del mondo delle competizioni, che questi vecchi lo trattino come un weekend fatto per bere champagne e che ritengano la gara finita quando il primo pilota supera la bandiera a scacchi».

Il maggior problema consiste in questo: anche quando la protesta arrivi alla CSI, non vediamo come Lauda possa essere riinserito in una posizione più alta in classifica. Speriamo soltanto che l'esito del campionato non dipenda da due o tre punti al GP degli Stati Uniti.

Da questo è nata l'idea che Reutemann dovesse essere squalificato per essere stato spinto alla partenza. Be', è certo che Carlos si è fermato col motore spento e col muso della Brabham ad angolo retto dal bordo della pista, dopo un test-coda. Alcuni commissari hanno spinto la vettura lontana dalla linea di partenza e l'hanno girata nella direzione di gara, con l'intenzione di spingerla sul circuito corto (in effetti una zona di sicurezza del circuito da Grand Prix, in quel punto). Dopo Carlos si è limitato a dire: «Ho premuto il pulsante per vedere che cosa sarebbe successo». Il motore si è messo in moto, i commissari che spingevano sono stati colti di sorpresa (uno si è fatto male cadendo) e Reutemann si è precipitato in gara. Più tardi Hailwood è uscito, per un testa-coda, ma dato che la sua vettura non era in una posizione pericolosa i commissari non hanno cercato di spostarla, limitandosi a stare vicini con le pompe antincendio, mentre Mike tentava invano di riavviare il motore. Morale: Reutemann non avrebbe probabilmente concluso la gara, se non avesse ricevuto aiuto dall'esterno.

David Hodges

# La disperazione di NIKI

## «Avevo calcolato che FITTIPALDI non mi avrebbe preso!»

BRANDS HATCH - 74. giro - Il dramma di Lauda si conclude davanti ad una bandiera rossa che viene inspiegabilmente tirata fuori da un commissario all'uscita dai box davanti alla Ferrari N. 12. Niki in un impeto di rabbia non attende più di un secondo, slaccia le cinture e salta fuori dalla vettura. Mentre a piedi torna verso il suo box, Montezemolo e Forghieri gli si fanno incontro. Luca si limita ad un muto abbraccio di solidarietà, Forghieri invece con gli occhi fuori dalle orbite grida: «Perché? perché sei sceso dalla vettura?». Il tecnico ha già intuito che questo gesto può precludere la via ad un eventuale reclamo. Ma il «computer» che è già andato a massa non può che rispondere con voce quasi assente: «Non lo so, non mi interessa». Poi Niki di corsa scappa verso il nido del box. Passa dalla parte posteriore per non parlare con nessuno. Arrivato davanti a Mariella, la fidanzata, silenziosamente gli consegna il casco e si rifugia in un angolo a sorbirsi in solitudine una bottiglia di acqua minerale e tutta l'immensa rabbia che gli è esplosa dentro.

Ci vogliono una ventina di minuti perché Lauda, dopo aver riportato personalmente la Ferrari al garage, decida ad aprirsi al colloquio. «Cosa avevo detto stamattina prima della partenza? Se vinco qui ho vinto la corsa più difficile della stagione. Perché su questa pista ci vuole il pilota, la vettura e tanta tanta fortuna. Puntualmente si vede che questa mia previsione si è verificata. Infatti io sono andato forte come non mai e i complimenti di tutti lo confermano. La Ferrari è stata di una efficienza incredibile, però la fortuna è mancata e così un altro risultato sfuma nel nulla.

«Partendo ho preso l'attimo giusto e poi ho dovuto tirare tutta la corda perché Scheckter era sempre lì pronto a non perdonarmi nulla. Comunque non c'era nessun problema. Poi a dieci giri dalla fine quando credevo di avercela fatta, ho cominciato a sentire qualche cosa di strano sul posteriore. Ho pensato subito a qualche cosa alle sospensioni e ho rallentato appena il ritmo per cercare di amministrare il vantaggio. Ma dopo un paio

di giri, quando ho lasciato passare Regazzoni, ho capito che era una maledetta gomma che si stava sgonfiando. Mancavano sette giri al termine. Il mio computer, che ho in testa, mi ha detto: se ti fermi, fra una cosa e l'altra perdi più di un minuto, invece se vai con giudizio forse riesci ad aver ragione di Fittipaldi che, essendo a più di 30" di distacco, non dovrebbe riuscire a prenderti più di 4" a giro. Così ho continuato, lascio immaginare in che condizioni, anche quando al 70. giro ai box ho visto il cartello di tornare dentro.

«Sulla pista si sbracciavano per darmi coraggio, e sono sincero, ne avevo tanto bisogno con quella macchina che andava di qua e di là sempre più incontrollabile. Poi a due giri dalla fine ho capito che non c'era più niente da fare e mi sono fermato. Certo il Campionato è ancora tutto da giocare. Ma ora è diverso, non dico rispetto al fatto di una mia vittoria stasera, ma anche rispetto a questa mattina. Però Fittipaldi di fortuna ne ha sempre tanta. Bene o male lui riesce sempre a prendere punti, "porca miseria"!».

Sull'imprecazione in perfetto italiano, anche se con chiaro accento teutonico di Lauda si inserisce Regazzoni: «Sono partito come ai vecchi tempi — dice Clay — ma dopo un paio di giri la macchina è diventata sottostertante, poi in quella battaglia con Peterson, forse sono finito sui cordoli e piano piano ho sentito la gomma davanti che si sgonfiava. Ho fatto i miracoli per tenere un Ronnie che, vi garantisco, era veramente scatenato. Poi a metà corsa ho dovuto proprio fermarmi. La macchina dopo il cambio delle gomme ha richiesto una decina di giri per tornare perfetta, così ho potuto scatenarmi solo sul finale. Comunque anche se ho preso dei punti utilissimi che non mi fanno sentire contento, non credo che la rabbia di stavolta alla Ferrari la digeriranno tanto facilmente».

«Una volta a te ed una volta a me» canticchia «Gioacchino Ramirez» il meccanico messicano della Tyrrell, che sbocconcella assieme ai ragazzi della Ferrari una enorme torta decorata con tanto di cavallino di cioccolata. «Se ho avuto fortuna — gli fa eco uno Scheckter stranamente immusonito — non è certo colpa mia. Io più di così onestamente non potevo fare, anche se la mia Tyrrell è sempre stata di un perfezionismo straordinario. Peccato per Lauda che era imprevedibile. D'altronde le corse sono sempre state così, oggi è toccato a me».

«Che fortuna! Ma se ho avuto Reutemann che mi ha frenato più di metà corsa — dice Fittipaldi — senza Carlos davanti, sarei stato al secondo posto ugualmente. La mia McLaren era perfetta, nessun problema, escluso forse quello dei cavalli che il Cosworth non ha e che la Ferrari invece ha. Il mondiale ora è meglio, c'è posto per tutti».

«Addio Mondiale — dice invece Peterson — due maledette forature e ti giochi la stagione. Senza Clay davanti, avrei forse potuto essere più veloce. Invece come un pollo ho fatto pattinare le ruote in partenza, e così ho trovato davanti la Ferrari e Clay che certo non si passano se non ci sono degli ERRORI. Clay non ne ha fatti e nella guerra dei cordoli sia io che lui ci abbiamo rimesso le gomme».

«Subito dopo la partenza il motore ha cominciato ad andare a 7 cilindri — dice Merzario — perciò dopo aver cercato per un po' di tenere a bada Pace, ho preferito ritirarmi prima di tirare fuori una biella».

«La pressione della benzina è calata a zero — commenta Vittorio Brambilla — ed è stata la fine. Peccato perché avevo un buon motore. D'altronde le corse sono così. Ci vuole anche la fortuna e credo che la Ferrari su questo sia d'accordo con me».

## 2 punti CSI a Lauda?

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

Ad ascoltare le proteste dei dirigenti della Ferrari erano i commissari inglesi, il tedesco Von Hanstein ed il belga Ugeux. Ovvio che Pierre Ugeux, che è presidente della sottocommissione dei regolamenti sportivi della CSI, non abbia potuto esprimersi in maniera decisa, perché prevedendo che la questione sarebbe finita alla CSI egli non poteva anticipare quelle che verosimilmente saranno le idee da discutere in sede di appello.

Tuttavia abbiamo l'impressione che, se la cosa finirà alla CSI, l'orientamento sia per un'attribuzione fittizia a Lauda del tempo di passaggio sulla linea di traguardo (per quello che sarebbe stato il suo 74. giro) uguale al tempo assegnato dai cronometristi a Jody Scheckter. Il che significa che Lauda sarà classificato al quinto posto.

Speriamo che alla fine sia questa la decisione, che non farà che rendere giustizia al pilota, che di certo non è che la vittima della disorganizzazione del R.A.C. in questa gara che è stata stupefacente per molte altre cose.

f. l.

Tito Zogli

## Il vincitore era dato «5 a 1»

**BRANDS HATCH** - Come al solito anche in questa gara inglese funzionava il totalizzatore. Le quotazioni ufficiali alla fine delle prove di qualificazione sono state le seguenti:

Lauda 5 a 2; Peterson 3 a 1; Scheckter 5 a 1; Fittipaldi 7 a 1; Hunt 10 a 1; Reutemann 10 a 1; Regazzoni 10 a 1; Tutti gli altri 14 a 1.

## L'ALTALENA

### 25 giri

Lauda  
Scheckter  
Regazzoni  
Peterson  
Reutemann  
Fittipaldi  
Pryce  
Ickx  
Hailwood  
Stuck  
Depailler  
Pace  
Merzario  
Jarier  
Hulme  
**a un giro**  
Mass  
Migault  
Beltoise  
Watson  
Hill  
**Ritirati:**  
Brambilla  
Schenken  
Hunt  
Gethin **non partito**

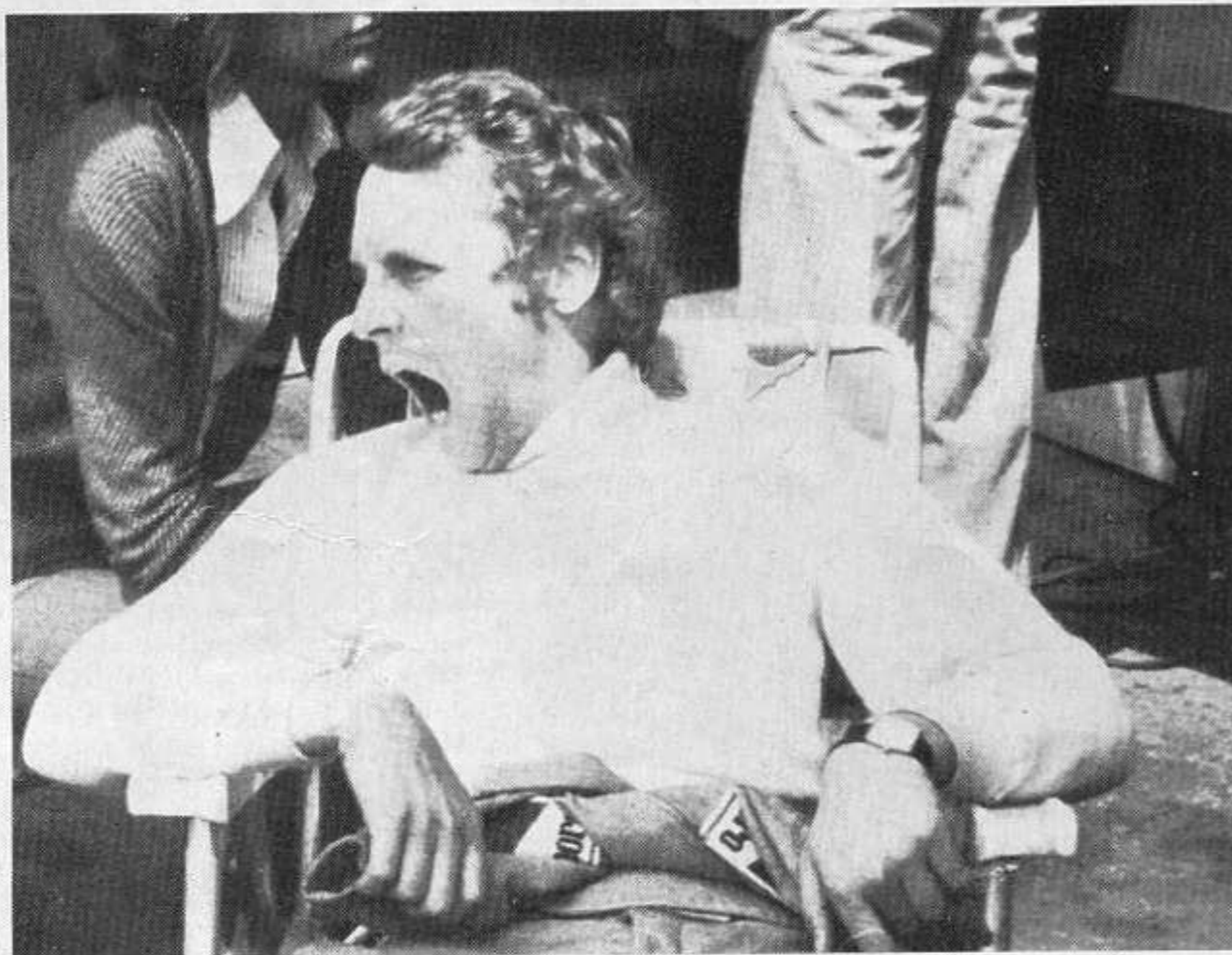
### 50 giri

Lauda  
Scheckter  
Fittipaldi  
Ickx  
Hailwood  
Pryce  
Regazzoni  
**a un giro**  
Reutemann  
Hulme  
Pace  
Peterson  
**a due giri**  
Watson  
**a 3 giri**  
Beltoise  
**a quattro giri**  
Hill  
**a sei giri**  
Pescarolo  
Mass  
**a otto giri**  
Migault  
**Ritirati:**  
Jarier  
Stuck  
Depailler  
Merzario



Fulminea partenza di Lauda seguito da Scheckter e Peterson. Sulla destra si nota già Regazzoni «uscire» dalla mischia e conquistare posizioni con una fantastica accelerazione fino a superare il combattivo pilota svedese

## Sembravano giustificati gli sbadigli di LAUDA



Relax per Niki Lauda che sbadiglia, non troppo impensierito dai tempi ottenuti durante le prove dagli avversari

## I GIRI MIGLIORI DI CIASCUN PILOTA

LAUDA 1'21"1, media 189,310  
PETERSON 1'21"2  
SCHECKTER 1'21"3  
FITTIPALDI 1'21"5  
REGAZZONI 1'21"5  
DEPAILLER 1'21"6  
REUTEMANN 1'21"7  
PRYCE 1'21"7  
HAILWOOD 1'21"8  
ICKX 1'21"9  
HULME 1'22"4  
STUCK 1'22"4  
PACE 1'22"5  
MERZARIO 1'22"9  
JARIER 1'22"9  
WATSON 1'22"9  
BRAMBILLA 1'23"0  
BELTOISE 1'23"2  
PESCAROLO 1'23"3  
MIGAULT 1'23"7  
MASS 1'24"1  
HILL 1'24"2  
SCHENKEN 1'25"2  
HUNT 1'25"5

**BRANDS HATCH** - Per alcuni dei venticinque qualificati al Gran Premio d'Inghilterra che erano in pista, dopo il giro di ricognizione individuale, c'è stato un momento di panico riferito ai consumi come alla Ferrari quando il direttore di corsa annuncia che prima della partenza ci sarà un altro giro di ricognizione. Comunque, fatti i calcoli e visto che tutto è «O.K.», la passeggiata in compagnia viene fatta davanti ad un pubblico entusiasta. Poi le vetture tornano ad allinearsi davanti al direttore di corsa che, dopo un'altra ventina di secondi, decide finalmente ad abbassare la faticosa bandiera del via.

Peterson, nella foga, fa pattinare le ruote e sulla prima curva viene preceduto da Lauda, partito perfettamente, da Scheckter e da Regazzoni che è saltato fuori dalla quarta fila. Dopo nemmeno metà pista, Hunt rimette in auge il suo nomignolo di «shunt», intraversandosi e finendo addosso al guard-rail. Il «patron Hesketh» abbassa simbolicamente le braccia del suo orsetto.

Al primo giro Lauda, sicuro e con grinta che rivela la sua enorme voglia di vincere, è già lontano da Scheckter, Regazzoni, Peterson, Reutemann, Fittipaldi, Pryce, Ickx, Stuck, Hulme. Più staccato il gruppo di Watson, Depailler, Mass, Merzario, Jarier, Brambilla e gli altri che sono stati frenati dallo show di Hunt.

Al quinto giro entra ai box Gethin. Il motore della Lola ha ceduto. Al sesto giro Pace Supera Brambilla che, assieme a Merzario, ha già superato Mass la cui Surtees non vuole saperne di stare in strada. Intanto al nono giro si ritira Schen-

ken con la sospensione posteriore della Toyota rotta.

Al decimo giro le posizioni stesse non sono mutate. Lauda è in vantaggio di due secondi su Scheckter, cinque su Regazzoni e Peterson e di otto su Reutemann e Fittipaldi. Più indietro Pryce, Ickx e Stuck in bagarre, Hailwood, Watson, Depailler che precedono di un centinaio di metri Merzario, Pace, Brambilla, Mass, Jarier, Hulme, Pescarolo, Migault, Hill, e Beltoise.

Al tredicesimo giro Jarier e Hulme passano Mass, mentre nel giro successivo Depailler passa Watson che comincia ad essere in difficoltà con il motore, tanto che è superato successivamente anche da Merzario e da Brambilla che ha passato Pace. Il monzese però al 17. giro è costretto al ritiro dal mancato funzionamento della pompa della benzina, imitato al giro successivo da Watson che entra ai box a far controllare l'accensione. Al 20. giro rispetto ai primi dieci giri si verifica nella classifica solo un cambiamento. Hailwood ha superato Stuck.

Hill nel frattempo è ai box per far verificare il cambio. Mentre Pryce si avvicina a Fittipaldi e Reutemann che, controllandosi a vicenda, finiscono per frenarsi quasi come succede a Regazzoni e Peterson.

Lauda, al 25. giro, sfodera un tempo di 1'21"1 che oltre ad essere il migliore della giornata gli assicura un margine su Scheckter di quasi cinque secondi. Nello stesso giro Merzario cede il passo a Pace, e rientra ai box con il motore quasi fumante, dato che la temperatura dell'acqua è salita oltre ai 120 gradi.

Al 30. giro nulla di variato. Lauda con-

duce seguito da Scheckter, Regazzoni, Peterson, Reutemann, Fittipaldi, Pryce, Ickx, Hailwood, Stuck, Depailler, Pace, Hill, Jarier, Pescarolo, Migault, Mass e Beltoise che sono già doppiati.

Pescarolo, il giro successivo rientra ai box con il comando dell'acceleratore bloccato, mentre Migault è già passato ai box per far togliere i resti dell'alettone che si era staccato. E' facile intuire di quale pericolosità in pista la vettura del francese, ma i commissari elegantemente ignorano il tutto fino al termine della gara. Come faranno poi con la gomma degenerata di Lauda.

Al 35. giro, dopo che Mass ha fatto cambiare i tubi di scarico, primo colpo

di scena. Reutemann a forza di dai e dai, sentendo il fiato di Fittipaldi sul collo, fa un errore e compie uno spettacolare testa-coda nella curva di ritorno dietro ai box. Per Fittipaldi è via libera. E per l'argentino è la perdita di quasi un giro nell'attesa di potersi disincagliare dall'erba.

Due giri più tardi non passano Stuck e Depailler. Il tedesco è finito rovinosamente fuori strada per la foratura di un pneumatico; il francese invece si ritira per l'esplosione del motore della Tyrrell. Al 39. giro secondo colpo di scena. Peterson si ferma ai box a farsi cambiare il pneumatico anteriore destro forato. Così al 40. giro le posizioni sono le seguenti: Lauda, Scheckter, Regazzoni, Fittipaldi, Pryce, Ickx, Hailwood, a pieni giri, Pace, Hulme, Reutemann e gli altri doppiati.

Tutto sembra deciso a questo punto, quando Regazzoni, dopo altri due giri fa segno ai box che dovrà rientrare. La gomma anteriore destra è visibilmente afflosciata. Ai box scatta l'operazione «cambio gomme». Clay entra e frena al milimetro. Le pistole sgancia bulloni ruotano impazzite. In undici secondi entrambe le gomme anteriori sono sostituite. Il motore della Ferrari dello svizzero torna a ruggire consentendogli di tenere la decima posizione nello stesso giro di Lauda, che passa di lì a poco.

Jarier si ferma con le sospensioni posteriori inservibili. Pryce che denuncia il cambio, intanto deve lasciare passare Ickx e Hailwood. Così al 50. giro le posizioni sono: Lauda, Scheckter, Fittipaldi, Ickx, Hailwood, Pryce, Regazzoni, Hulme, Reutemann, Pace.

Otto giri tranquilli e poi dal contagiri

## E' arrivata GIULIANA FITTIPALDI

**LOSANNA** - Finalmente l'attesa di Emerson Fittipaldi è terminata ed è diventato padre. Sua moglie Helena Maria Helena ha dato alla luce mercoledì scorso una bambina alla quale hanno imposto il nome di Giuliana. AUTOSPRINT fa i suoi auguri.

# A primavera B. HATCH cambierà faccia...

**BRANDS HATCH** - Pare che il circuito di Brands Hatch sarà finalmente rifatto e reso moderno. I lavori dovrebbero cominciare in autunno e, secondo le previsioni, tutto potrebbe essere terminato per la prossima primavera. Si tratterebbe di rifare completamente il manto stradale, con qualche correzione alla pista, e di adottare nuove misure di sicurezza più moderne di quelle attuali. Comprese anche le tribune che in buona parte sono davvero vetuste.

Per questa gara, comunque, oltre alla corta nuova sezione di box che avevamo già vista in funzione in primavera, non vi sono state novità, tranne quella estemporanea di una serie di sei «box» piuttosto curiosi perché costruiti in tubi e posti dietro la torre di controllo, per poter ospitare le macchine in più che erano iscritte a questa gara. Per quelli che avevano questi «box» le cose sono state abbastanza complicate, perché durante le prove essi dovevano arrivare attraverso la pista di decelerazione comune, quindi superare la fine dei box normali ed arrivare ai loro passando dietro la torre di controllo, perciò superando la parte di pista che reimmette sul percorso. Per tornare sul circuito dovevano fare manovra di retromarcia e rivolgersi verso la parte opposta, per poter imboccare la parte di collegamento tra box e pista.



**Spettacolare duello quello tra Regazzoni e Peterson. L'uno per resistere all'avversario, l'altro per superarlo, hanno più duramente pagato le numerose curve fatte sui cordoli, col deterioramento delle gomme. Peterson ha detto di avercela messa tutta ma Clay andava veramente molto forte**

manca Hailwood che onestamente dice: «Sono uscito di strada. Nessuna colpa della vettura, ero solo io che ero stanco». Tutto sembra finito quando al 64. giro Lauda, che ormai ha stabilizzato il suo vantaggio su Scheckter attorno agli otto secondi, a mezzo minuto su Fittipaldi e a un minuto e rotti su Ickx, denuncia ai cronometri un rallentamento.

Tattica o qualche guaio? Si chiedono guardandosi in viso Forghieri e Montezemolo. Ma al passaggio davanti ai box l'austriaco non fa nessun segno. Dopo aver perso degli altri secondi però al 67. giro, quando Regazzoni lo infila alla grande. Niki realizza che dietro a non funzionare è solo una gomma che si sta sgonfiando. Lo realizza anche Forghieri che fa preparare gli uomini per il cambio. Ma Niki continua a passare davanti ai box senza fare segni. Anche se ormai la sua Ferrari lascia visibili tracce lungo tutta la pista di questa gomma che si sta afflosciando.

L'austriaco fa miracoli per tenere in strada la vettura. Sprecava abnegazione a voler continuare. E' commovente. Però è anche controproducente perché se Niki si fermasse ai box, molto facilmente consentirebbe la seconda posizione non dovendo perdere più di trenta secondi per la decelerazione, il cambio delle gomme, e la partenza.

Al box Ferrari intuiscono la causa del rallentamento solo al 70. giro, quando dopo aver inutilmente atteso Niki per cambiargli le gomme e visto che Scheckter in questo giro riesce aver ragione della zoppicante «312 B», si decidono finalmente a mettere fuori il cartello «IN». Il

pilota-«computer» però dalla delusione è in «corto», dato che continua a girare imperterrito sempre più in difficoltà. E anche Fittipaldi passa a sua volta l'austriaco, distanziandolo con un impercettibile segno della mano.

A due giri dalla fine è la volta di Ickx ad approfittare dell'insperato regalo. Finalmente Lauda a questo punto, sia perché la vettura non sta più dritta, sia perché dentro di sé la delusione ha preso il sopravvento e fuma rabbia, si decide a rientrare e far cambiare le gomme. I meccanici fanno il miracolo di rimetterlo in strada in soli 8 secondi, ma non fanno nemmeno in tempo a sperare ad un eventuale miracolo dell'austriaco per mantenere la stessa posizione, perché la bandiera rossa di un commissario frena l'uscita dai box con la scusa che la gente si è ammazzata troppo per vedere l'arrivo di Scheckter che però, conscio di non aver meritato questa vittoria, va sul podio e rimane serio.

Per la Ferrari, in una giornata che sembrava potesse coronarsi con la più grossa soddisfazione, rimane solo la consolazione di un reclamo presentato alla giuria in quanto il commissario non ha fatto rientrare in pista Lauda. La giuria però respinge il reclamo e, anche se la Casa italiana ha intenzione di andare avanti, si suppone che ben difficilmente potrà aver ragione. La vettura, appena il commissario ha fermato Lauda, è stata abbandonata dal pilota austriaco quasi immediatamente. Questa rinuncia costituisce anche l'ostacolo alla normale amministrazione.

t. z.



**LONDRA** - Jody Scheckter a un anno di distanza dal pauroso testa coda di Silverstone si è preso la più grossa soddisfazione della sua vita. «L'anno scorso tutti mi gettarono la croce addosso per la mia irruenza, oggi, ho vinto, facendo tutta la corsa al massimo e col piede fermo sul pedale dell'acceleratore. Posso dire che sono maturato. Secondo me, anche se riconosco che i consigli di Tyrrell e quelli di Stewart mi hanno meglio fatto capire le condizioni opposte, ritengo che molto merito di questa vittoria sia dovuta alla Tyrrell che ha dimostrato di essere una vettura perfetta, che non mi ha costretto a fare i "numeri" per tenere il passo degli avversari diretti».

## Quanti « numeri » in F. ATLANTIC! 1. JONES

**BRANDS HATCH** - La prima delle gare di contorno al GP d'Inghilterra è stata un round del campionato Player Formula Atlantic, che quest'anno è stato combattutissimo in ogni sua prova. Ha vinto Jones, su March, e in prova i tempi migliori sono stati segnati appunto da Jones (1'25"6) e da Morgan su Chevron (1'25"8). Inutile ripetere che le vetture hanno motori di 1600 derivati da quelli di serie e il miglior tempo di Jones uguaglia il migliore di Kinnunen nelle prove del grande premio. Ha segnato anche un notevole miglioramento nel record sul giro della Formula, di 1'28"9, detenuto da Vandervell. Poi veniva Nicholson su Lyncar in 1'26"4 e si ha l'impressione che molti piloti di F. 1 fossero assai contenti di vederlo in questa gara, e non nel grande premio, perché durante le prove di F. 1 aveva funto da sorta di chicane mobile.

Il leader del campionato, Crawford, il cui futuro in corsa è minacciato dalla mancanza di patrocinio, aveva la March con molti ritorni di fiamma nelle curve a sinistra; a suo tempo ha fatto un testa-coda in una curva appunto a sinistra e si è messo a riparare la vettura per la gara (si era intanto già però qualificato col quarto miglior tempo). Un altro asso, Brise, è riuscito a coprire soltanto sei giri, prima che il motore della sua Modus si grippasse.

Jones ha fatto una partenza così ben controllata che, per quanto riguarda la posizione di comando, la gara praticamente non è esistita. Jones si è allontanato sempre più da Morgan e in principio i due erano tallonati da un terzetto molto unito, formato da Nicholson, Bailey su Lola e Musetti. Crawford dopo quattro giri si è unito al terzetto, i cui componenti ha poi superato uno per volta. Jones e Morgan hanno migliorato a turno il record sul giro e, alla conclusione, hanno stabilito il nuovo con lo stesso tempo, alla media di kmh 177,69.

Sospettando una foratura Nicholson è andato al box e la sosta lo ha messo fuori lizza. Intanto Musetti sfidava con energia la Modus di Walkinshaw e Cyd Williams e Brise risalivano fra i primi dieci, dalle loro mediocri posizioni.

Bailey ha lasciato libero il quarto posto finendo contro le barriere di sicurezza, e Crawford ha sfiorato Musetti alla forcella storgendo una ruota anteriore della March di Val. Al giro seguente urti di Walkinshaw, e ciò sembrava lasciare Crawford senza avversari per la terza posizione. Il muso della sua vettura era rimasto danneggiato nell'incidente con Musetti, cosicché piano piano l'americano Wentz lo ha raggiunto, senza però superarlo. Tutto sommato, una gara piuttosto monotona.

**GARA DI FORMULA ATLANTIC - Brands Hatch - 20 luglio**

**LA CLASSIFICA - Giri 25 - km 106,62**

1. Jones (March) 36'28"5, media 175,38 kmh; 2. Morgan (Chevron) 36'43"1; 3. Crawford (March) 37'25"6; 4. Wentz (March) 37'25"8; 5. Brise (Modus) 37'34"6; 6. Williams (Brabham) 37'35". **Giro più veloce:** Morgan e Jones, 1'26"4, media 177,69 kmh nuovo record.

## Fiori consolazione per LELLA

**BRANDS HATCH** - La gara di Formula Atlantic è stata seguita da una prova Ford Mexico, per le varie personalità britanniche. In questa occasione Graham Hill ha presentato ai commissari il premio GPDA per il miglior Grande Premio del 1973 (quello di Silverstone). Poi Lella Lombardi ha fatto un giro d'onore sulla Brabham con la quale non era purtroppo riuscita a qualificarsi per il Grande Premio (a questo proposito, ci sarebbe arrivata, se verso la fine delle prove non si fosse rotto l'albero di trasmissione). Durante la giornata alla conduttrice sono stati offerti anche un mazzo di fiori e altri doni.

Dopo il Grande Premio si è svolta una prova del campionato per vetture storiche, che non ha avuto il tono brillante che in generale non manca a Silverstone in queste competizioni. Ha vinto Corner con la BRM due litri e mezzo a motore anteriore della collezione di Donington, alla media di 144,69 orari. Naturalmente Wheatecroft era raggiante. Seconda, staccata di circa 49", è arrivata l'Aston Martin di Lindsay. Terza la Lotus 16 di Roberts, quarta la Ferrari sport di 3300 Colin Crabbe. Soltanto quattro piloti hanno coperto tutta la distanza.

Ultima competizione della giornata è stata un round del campionato Castrol per vetture turismo. Le Camaro hanno dominato sia in prova che in corsa, con Lloyd al palo col tempo di 1'45"5. Per alcuni giri della gara ha tenuto a bada l'attacco deciso da Stuart Graham, che è poi riuscito a passare avanti con una manovra che ha fatto balzare in piedi il pubblico. Si è quindi allontanato, mentre più indietro si svolgevano piccoli duelli individuali.

Walkinshaw ha vinto la sua classe, solitario, con una Capri ufficiale, mentre il vincitore provvisorio della categoria successiva, Rouse su Triumph Dolomite dovrà affrontare il tribunale del RAC per le tattiche che è accusato di avere seguito in gara. La classe minore è andata a Unett su Avenger ufficiale, alla media di 132,25 orari.

d. h.



## Tutti i tempi delle prove dei 25 qualificati...

	1. sess.	2. sess.	3. sess.	4. sess.
LAUDA (Ferrari B3)	1'21"5	1'20"6	1'20"3	1'19"7
PETERSON (Lotus JPS)	1'22"1	1'20"6	1'21"7	1'19"7
SCHECKTER (Tyrrell 007)	1'22"1	1'20"8	1'22"0	1'20"1
REUTEMANN (Brabham BT44)	1'21"9	1'21"9	1'20"6	1'20"2
PRYCE (UOP Shadow)	1'21"4	1'21"3	1'20"6	1'20"3
HUNT (Hesketh Ford)	1'21"9	1'21"1	1'20"7	1'20"3
REGAZZONI (Ferrari B3)	1'21"7	1'21"4	1'21"3	1'20"3
FITTIPALDI (Texaco McLaren)	1'22"0	1'21"7	1'21"5	1'20"5
STUCK (March 741)	1'22"9	1'22"5	1'22"6	1'20"7
DEPAILLER (Tyrrell 007)	1'23"3	1'22"2	1'21"2	1'20"8
HAILWOOD (McLaren Yardley)	1'22"2	1'21"2	1'22"3	1'21"2
ICKX (Lotus JPS)	1'23"1	1'22"1	1'21"2	1'21"2
WATSON (Brabham BT42)	1'23"0	1'22"5	1'21"3	1'21"3
MIGAUT (BRM P160)	1'24"1	1'23"2	1'23"4	1'21"4
MERZARIO (Iso Marlboro)	1'26"5	1'21"6	1'22"3	—
JARIER (UOP Shadow)	1'23"1	1'22"6	1'21"6	1'21"6
MASS (Surtees TS16)	1'24"5	1'24"0	1'21"6	1'21"6
BRAMBILLA (March Beta)	1'25"5	1'24"6	1'22"5	1'21"6
HULME (Texaco McLaren)	1'23"2	1'21"7	1'23"4	1'21"7
CE (Brabham BT42)	1'23"0	1'22"3	1'21"7	1'21"7
GETHIN (Lola Embassy)	1'24"1	—	1'22"8	1'21"7
HILL (Lola Embassy)	1'22"9	1'22"8	1'21"9	1'21"9
BELTOISE (BRM P201)	1'45"6	1'26"3	1'22"2	1'22"1
PESCAROLO (BRM P201)	1'23"6	1'22"6	1'22"2	1'22"2
SCHENKEN (Trojan)	1'25"2	1'24"1	1'23"8	1'22"4

## ... e quelli dei non qualificati

PURLEY (Token)	—	—	1'22"7	—
BELL (Surtees TS16)	1'24"8	1'24"3	1'24"4	1'22"7
BELSO (Iso Marlboro)	1'24"8	1'23"3	1'23"8	1'23"3
LOMBARDI (Brabham BT42)	1'26"2	1'23"6	1'24"4	1'23"3
SCHUPPAN (Ensign Ford)	1'26"7	1'24"6	1'23"6	1'23"4
NICHOLSON (Lyncar)	1'26"3	1'23"6	1'24"4	1'23"6
GANLEY (Maki)	—	—	1'28"8	1'23"7
WILDS (Ward)	1'26"0	1'25"4	1'24"8	1'24"1
KINNUNEN (Surtees TS16)	1'28"8	1'29"8	1'27"4	1'25"6

N.B. - I tempi in neretto sono quelli validi per la qualificazione

## DALL'INVIATO

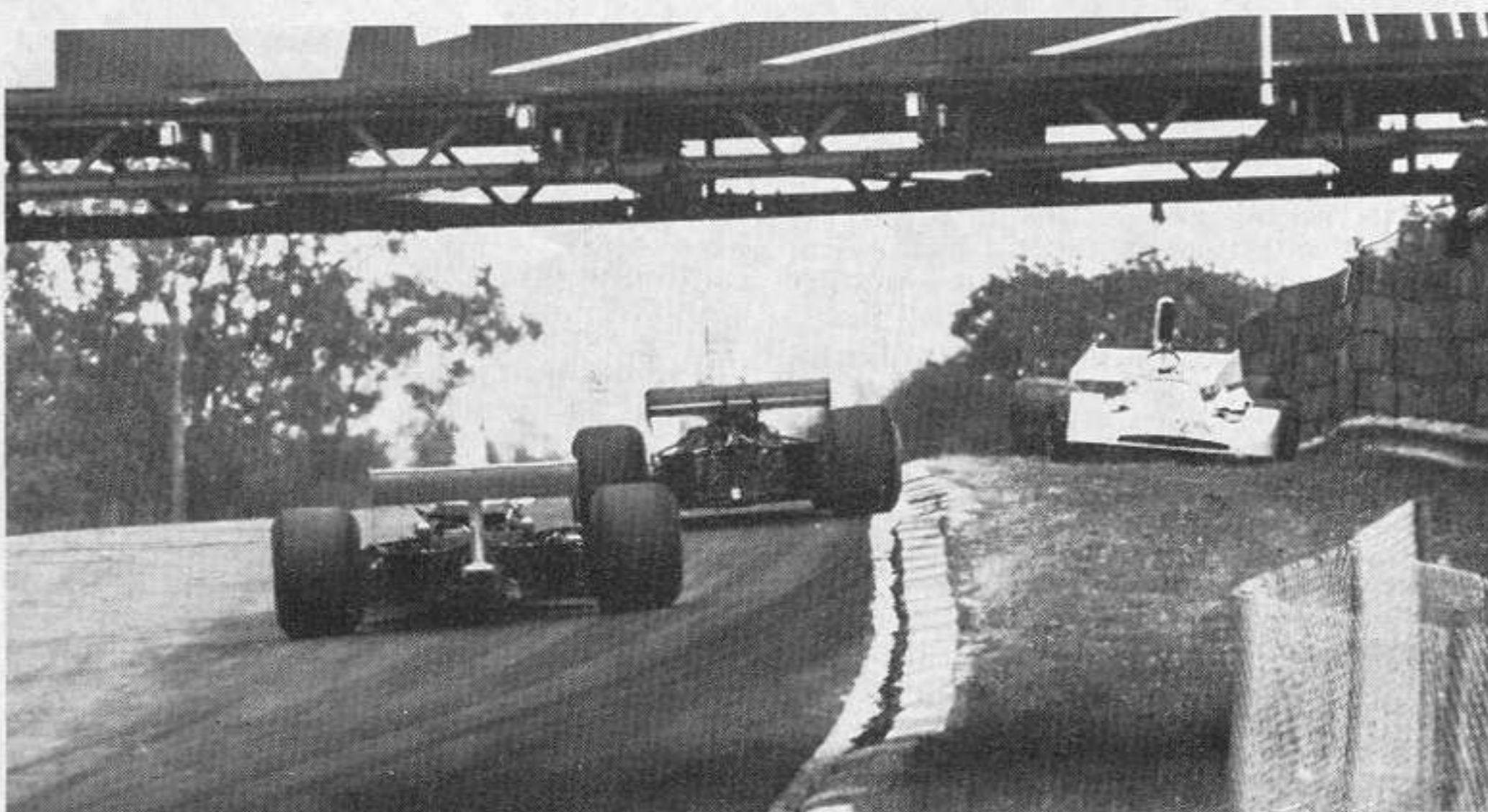
**BRANDS HATCH** - Quattro sessioni di prova, due il giovedì e due il venerdì. Due ore e mezza per ciascuna giornata. Il problema del gran numero di macchine da immettere sulla pista è stato risolto con intervento della CSI che non ha acconsentito a che ci fossero sessioni di prova discriminatorie, come avrebbero voluto quelli della F. 1 Association obbligando a prove comuni secondo logica.

Novità tra i piloti: Pace è salito sulla Brabham ufficiale prendendo così definitivamente il posto di Rikki Von Opel che si è ritirato. Derek Bell è il secondo pilota ufficiale della Surtees, Peter Gethin ha preso il posto di Edwards sulla Lola ufficiale, dato che Edwards ha il polso destro ingessato dopo l'incidente della settimana passata. Edwards ha provato per qualche giro ma proprio non ce la faceva a guidare. Esordio assoluto in F. 1 di Wilds, che peraltro non ha potuto fare molto con una March vecchissima. C'è molta attesa per Lella Lombardi, che è stata molto circondata da fotografi e curiosi.

Nella prima sessione, dedicata come al solito alla messa a punto preliminare, Vern Schuppan è stato fermato dalla rottura della sospensione posteriore di destra. E non c'è stato praticamente niente altro da segnalare. Tom Pryce ha ottenuto il miglior tempo assoluto guadagnandosi così le 100 bottiglie di champagne che tradizionalmente vengono offerte a Brands Hatch al più veloce degli inizi. Merzario aveva da risolvere i problemi della messa a punto della macchina, dato che per questa corsa aveva il telaio danneggiato a Madrid e ricostruito, per cui le sue prestazioni sono state ridotte. Anche Brambilla ha avuto molti problemi perché la sua macchina era fuori assetto e i rapporti del cambio erano sbagliati. Per Brambilla,

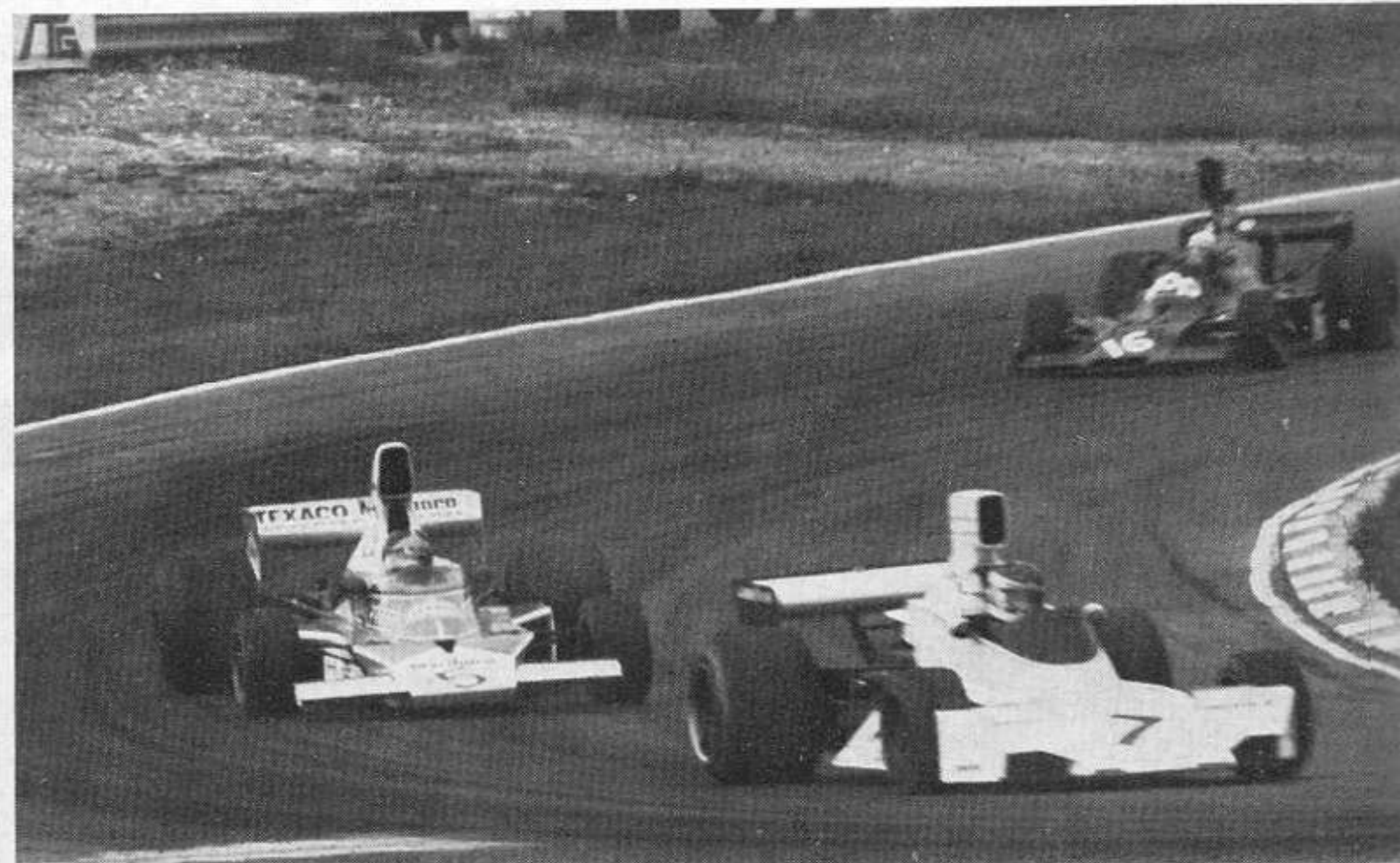
inoltre, c'era il problema della conoscenza del circuito che lui non aveva mai visto.

Nella seconda sessione tutti hanno tirato abbastanza, ed i migliori tempi lo dimostrano. Per Fittipaldi tuttavia c'è stato dapprima un problema causato da una perdita di olio, che lo ha tenuto fermo per parecchio e infine la rottura di una delle piastre inferiori delle nuove sospensioni posteriori, a non permettergli di fare tempi di gran rilievo. Alla Tyrrell hanno usato gomme da



Ecco la Hesketh di James Hunt abbandonata dal pilota dopo il testa-coda

13" mentre tutti gli altri hanno avuto quelle da 15". I tempi di questa sessione sono stati abbastanza indicativi e per Lella Lombardi sono stati buoni dato che essa figurava tra i qualificati a quel punto. A sera, a prove finite, è arrivato sul circuito il camion della Maki, attirando la curiosità di tutti. E si è potuto vedere come la macchina giapponese avesse subito una evoluzione notevole. Il venerdì sono state in pista tutte le macchine iscritte ad eccezione di quella di Sutcliffe



Reutemann e Fittipaldi sono stati autori di un accesissimo duello che ha visto Emerson in più punti del percorso alzare il pugno all'avversario che non gli dava strada. Dietro c'è Pryce, autore di una bella corsa che lo riscatta dalle precedenti due prove subito concluse dopo la partenza

# Subito champagne per PRYCE (e qualche lacrima per LELLA)

che ha dato forfora definitivo. Da rilevare che molti sono andati più forte che il giorno precedente, con danno per Merzario che ha rotto il motore subito e che è stato così nella impossibilità di migliorare anche lui le sue prestazioni.

Per contro Brambilla è andato via via scendendo coi tempi, nonostante che la sua macchina non fosse all'altezza di quella di Stuck, per via della carenza di molle rigide che aveva la March.

Nella seconda sessione Merzario

macchine che erano in posizione infelice.

Fino a quel punto il miglior tempo era di Lauda con 1'20" netti ma alla ripresa si è scatenato Peterson ed ha ottenuto 1'19"9 il che ha provocato la immediata reazione della Ferrari che ha mandato di nuovo in pista Lauda e Regazzoni. Anche alla Tyrrell c'era molta animazione e si è visto Scheckter molto attivo ed anche molto veloce.

Alla prodezza di Peterson Lauda ha risposto con il tempo di 1'19"7 ottenuto a dieci minuti dalla fine. Anzi alla Ferrari pensavano che la fine fosse arrivata, ma non hanno tenuto conto del fatto che gli organizzatori hanno prolungato gli orari per recuperare il tempo perduto per togliere di mezzo le macchine danneggiate. Così Peterson, proprio allo scadere del tempo effettivo, ha potuto uguagliare il tempo di Lauda.

Molto veloci sono stati anche Reutemann e Hunt e la sorpresa è venuta da Migault che su questo circuito si è trovato a suo agio ed ha tirato fuori dalla vecchia BRM 160 ogni risorsa, giungendo a far meglio di Beltoise e Pescarolo.

Purtroppo Lella Lombardi non è riuscita a far meglio con la sua vecchia Brabham e non si è qualificata, cosicché il suo esordio in Formula uno è rinviato. Tuttavia, se si pensa che aveva la stessa macchina con la quale Pace non è riuscito a qualificarsi a Digione, si vede come la prestazione della nostra simpatica pilota sia stata molto onorevole.

Unico a non poter esprimersi totalmente è stato Ickx, la cui macchina ha cominciato a non tenere bene la strada peggiorando costantemente per la probabile rottura di un punto di fissaggio della barra di torsione posteriore. Entrambe le giornate di prova sono state allietate dal bel tempo, per fortuna.

# «Mai viste prove tanto dure!» giura Reutemann STEWART ha paura dei «via!» (ci son troppi indisciplinati)

BRANDS HATCH - Suppongo che su un circuito si concentri sempre l'attenzione sulla gara in svolgimento, ma a Brands Hatch non c'è stato molto tempo per farlo, essendo difficile ricordare un Gran Premio «teso» durante tutte le prove. Questo vale anche per le squadre. Senza ricorrere a parolacce (che sembra essere l'inglese che impara per prima cosa la maggioranza dei piloti sud americani) Reutemann ha detto: «Non mi sono mai trovato in prove di qualificazione più dure in vita mia. Ho ottenuto il mio tempo soltanto sforzandomi al massimo». Le qualificazioni «aperte» di Brands Hatch, senza sciocchezze sull'appartenenza a qualsiasi associazione di élite, è la cosa migliore che sia successa di recente allo sport automobilistico.

Passando ai fatti concreti, il record ufficiale sul giro in 1'23" fu segnato nella Corsa dei Campioni 1973 da Beltoise, Lauda e Peterson. Il giro più veloce mai cronometrato fu quello in 1'20"8 di Fittipaldi, dalle prove per la Corsa della Vittoria alla fine del 1972. Nel GP di Gran Bretagna 1974 il pilota che si è qualificato col tempo più alto era per sei decimi entro il record sul giro ufficiale. Nove piloti hanno fatto tempi entro il giro più veloce mai segnato.

Nella maggioranza i conduttori parevano lanciati in giro per il circuito le vetture come non avevano mai fatto prima, come si poteva rilevare camminando lungo la pista verso qualsiasi curva, e si aveva un senso di tristezza per quasi tutti i «non qualificati», che si erano dati tanta pena con così scarsa ricompensa. Del resto, però, nelle corse di Grand Prix ciò che conta è appunto la concorrenza e questa volta le prove sono state veramente competitive...

In modo più specifico vogliamo rammaricarci per Lella Lombardi. Se ha messo in luce un difetto, questo difetto consisteva nello scarsi ogni volta in cui vedeva un'altra vettura nel suo specchietto retrovisore e le capitava di farlo anche quando non sarebbe stato affatto necessario. Ovviamente non voleva che le si appiccicasse la fama: «quella donna mi ha intralciato». Avevamo previsto che un tempo di poco meno di 1'24" e avrebbe procurato un posto sullo schieramento e prima delle prove Lella stessa pensava di poter riuscire a girare in 1'23"8, infatti il suo tempo del primo giorno, 1'23"6, prometteva bene. La terza sessione è stata sprecata perché modifiche erano state apportate nella speranza di un miglioramento: ulteriori modifiche per l'ultima sessione hanno fatto scendere il suo tempo a 1'23"3 e l'unica consolazione di Lella deve consistere nel fatto che, prima del 19 luglio, pochissimi uomini avevano mai girato a Brands Hatch in 1'23"3...

Poi ci ha fatto pena Ganley. Quando la Maki riveduta e finalmente arrivata in circuito i verificatori hanno richiesto modifiche perché l'abitacolo era troppo stretto di cm 1 e mezzo. Howden ha ammesso: «Non sono molto ottimista. Abbiamo deciso di apportare mutamenti alla vettura soltanto sei giorni fa». Dopo le prime prove ha osservato: «Lottiamo... un giorno di ritardo e ci manca un dollaro». Date le circostanze, è notevole che il suo tempo sia sceso a 1'23"7.

Mike Wilds ha dovuto lottare di continuo con quella che un tempo era la March con miglior messa a punto, nelle corse di Grand Prix. Ce l'ha messa tutta e dopo il primo giorno di prove ha detto: «Non riesco a rimediare al sottosterzo e prima dovevo costringerla a sovrasterzare. Non abbiamo l'attrezzatura necessaria per fare molti mutamenti alle sospensioni, però proveremo di montare pneumatici più larghi anteriormente». Il problema era che quei pneumatici continuavano a forarsi, quindi addio Mike, il quale ha tristemente ammesso che al giorno d'oggi non è possibile usare una F. 1 in economia.

Passiamo a David Purley. Sono due i motivi delle sue mediocri prestazioni nella prima giornata. Tony Vlassopoulos, originale patrocinatore della Token, ha assertedo: «E' il pilota», mentre Purley dichiarava: «E' la vettura». Anche se il secondo giorno ha fatto un'impressione migliore, e Bob Harper era convinto che si fosse qualificato, tendiamo ad essere d'accordo col primo parere espresso.

Nell'ultima sessione Lauda era il pilota più calmo e rilassato ai boxes, dopo avere coperto soltanto sedici giri, contro i 49 di

Peterson e, tutto sommato, Ferrari e Lotus 72 erano le vetture che affrontavano meglio le gobbe della pista. Quando restavano cinque minuti ancora di prove, praticamente tutto il team Lotus si è messo a montare pneumatici da qualificazione «a vita breve» e Ronnie è sceso in pista per tentare un «giro volante». E' soltanto riuscito a eguagliare il tempo di Lauda, però ha detto: «Sono molto contento, perché la migliore posizione è proprio quella all'esterno della prima fila».

Scheckter faceva ottima impressione, con guida molto liscia. Dopo la prima giornata Tyrrell ha osservato: «Questa corsa può essere vinta soltanto da una Lotus o da una Tyrrell. No, non ho intenzione di dirvi perché, ma se il risultato non sarà come prevedo io dopo potete dirmi che sono un idiota». Anche dopo le prove, non ha cambiato parere. Era contento del comportamento delle sue vetture «perché non abbiamo mai avuto occasione di provarle su un circuito accidentato».

Il primo giorno Reutemann ha detto: «Ho i rapporti sbagliati, ma anche con i rapporti giusti la vettura non ha più gran che». (Riteneva che avesse raggiunto il limite massimo del suo potenziale). Be', il secondo giorno ne ha ricavato un po' di più.

Della sua prima uscita su una «vera» Brabham Pace ha detto: «Adesso so che cosa vuole dire pilotare una vera Grand Prix» (frase che rivela parecchio sulle sue esperienze con Williams e con Surtees). Aveva un'unica grossa preoccupazione, come ha spiegato: «Non riesco a tenerla come vorrei, soprattutto per quanto riguarda la parte posteriore». Nella seconda giornata ha svolto tutta la prima sessione con il quadrilatero allentato nella sospensione anteriore.

Quando gli si è chiesto che cosa non andava, dopo il primo giorno di prove, il capo meccanico della Texaco-Marlboro-McLaren ha risposto ridendo amaramente: «Che cosa andava, piuttosto! Nella vettura di Denny il motore funzionava, la vettura nuova non andava per noi all'impianto elettrico e a quello della circolazione dell'olio, il muletto non andava per nessuno dei due piloti. Ci sentiamo un poco come se fossimo Frank Williams» ha concluso. Dopo il secondo giorno di prove, ha poi detto: «Verso la fine abbiamo messo discretamente a punto la vettura di Emerson, poi il cambio ha smesso di funzionare».

Commento di Gethin: «Dopo la Chevron mi tocca ricominciare a imparare a pilotare daccapo; ho avuto troppe noie meccaniche di entità minore». Schenken, dopo la sessione finale, ha detto a sua volta: «Ieri non avrei potuto qualificarmi in nessun modo, però abbiamo lavorato attorno a molle, roll-bars, pneumatici e così. Mi sarebbe piaciuto essere più avanti nello schieramento, ma tutto sommato suppongo di essere contento di esserci affatto».

James Hunt ha puntato su di sé (o vincente o piazzato) all'ufficio scommesse, ma la sua deliziosa fidanzata Suze Miller, ci ha detto di avere puntato su James vincente.

Jackie Stewart si aggirava da tutte le parti e ha detto: «Sto cominciando a stare sempre in ansia per le partenze. I piloti stanno diventando eccessivamente preoccupati e lo schieramento di Brands non è di aiuto: in parte in salita, in parte in discesa, poi c'è il camber a destra. La risposta a questo problema potrebbe essere più disciplina fra i conduttori, ma io mi preoccupo per il timore che quest'anno possa succedere un grosso incidente al via». Quando gli hanno chiesto di fare un pronostico sul risultato, ha risposto in tono fermo: «Nikki primo, Jody secondo».

Dopo ha esclamato raggianti: «Partenza beneducata!». Era stupito che Peterson avesse fatto una partenza tanto mediocre e riteneva significativo che fosse rimasto incastrato dietro a Regazzoni ove «si trovava in difficoltà, avendo addosso il flusso d'aria della Ferrari». Il suo pronostico sull'esito per poco non è risultato esatto.

Il giorno della corsa c'era la più grande folla che avessimo mai visto a Brands Hatch e le cifre ufficiali — circa 60.000 spettatori — paiono inferiori alla realtà.

d. h.

## Riconfermato PETERSON

● Peterson ha firmato il contratto con la Lotus. Per il momento si tratta di «gentlemen-agreement» che vincola lo svedese alla Casa inglese in attesa di poter definire il contratto nei particolari. Cadono così le voci che volevano lo svedese in partenza per gli Stati Uniti per la nuova squadra di Formula Uno di Donohue.

● Bell va dicendo in giro che gli è stato offerto di guidare una Formula 2 costruita a Torino da Osella. Se fosse vera questa notizia come la mettiamo con Duilio Truffo fratello di uno dei più validi collaboratori del preparatore torinese?

## CHAPMAN propone le «vendite» dei piloti

BRANDS HATCH - Riunioni della F. 1 Association nei giorni del Gran Premio. Discussi molti argomenti, tra i quali due abbastanza curiosi. Pare che da parte della Lotus sia stata avanzata richiesta di regolamentare delle qualificazioni d'ufficio, in modo da essere sicuri di avere almeno una macchina per squadra ufficiale alla partenza. In sostanza si tratta della riesumazione della proposta che era stata avanzata qualche anno fa e che era stata oggetto di notevoli critiche, sia da parte delle squadre che sarebbero state escluse, sia soprattutto da parte di chi — come noi — ritiene che almeno in apparenza il Campionato del mondo dei piloti debba essere aperto a tutti.

A onore della verità dobbiamo dire che anche in questa occasione la Ferrari si è schierata contro questa curiosissima proposta, difendendo invece l'opinione della libertà di ammissione in base ai tempi delle qualificazioni. E pare che la proposta Lotus sia stata respinta, anche se da parte di qualcuno essa era stata caldeggiata perché tornava utile.

Un'altra proposta della Lotus è stata infine discussa con serietà, ed è stata una specie di regolamentazione dei trasferimenti dei piloti da una squadra all'altra, regolamentazione che, secondo la Lotus, dovrebbe avere molte affinità con quelle che regolano i trasferimenti dei calciatori da una squadra all'altra.

Secondo Chapman, le squadre che portano alla ribalta nuovi piloti e quindi li valorizzano dovrebbero essere tutelate sul piano finanziario di fronte alle richieste che altre squadre avanzano più tardi ai piloti per averli, dato che le qualità individuali sono state valorizzate.

Ovviamente nel caso dei piloti non si possono adottare le stesse misure che per i calciatori, ma, se ben ricordate, questa era una idea anche di Enzo Ferrari, che egli ha espresso più volte quando da parte dell'opinione pubblica si era richiesto alla Ferrari uno sforzo per la valorizzazione dei giovani italiani. Ferrari allora aveva detto: «Potrebbe starmi bene, ma chi mi tutela nel caso che dopo aver valorizzato qualcuno spendendo molto danaro questi se ne vada in una altra squadra?...».

f. l.

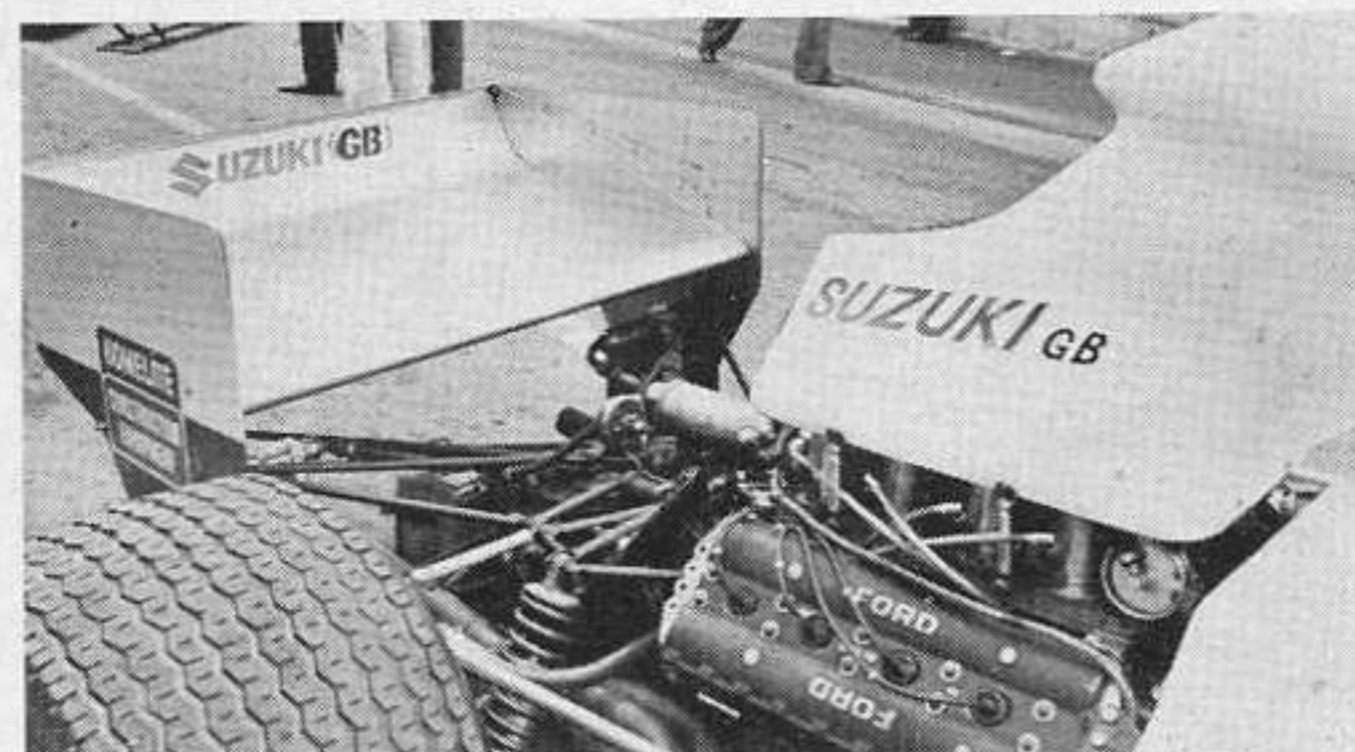
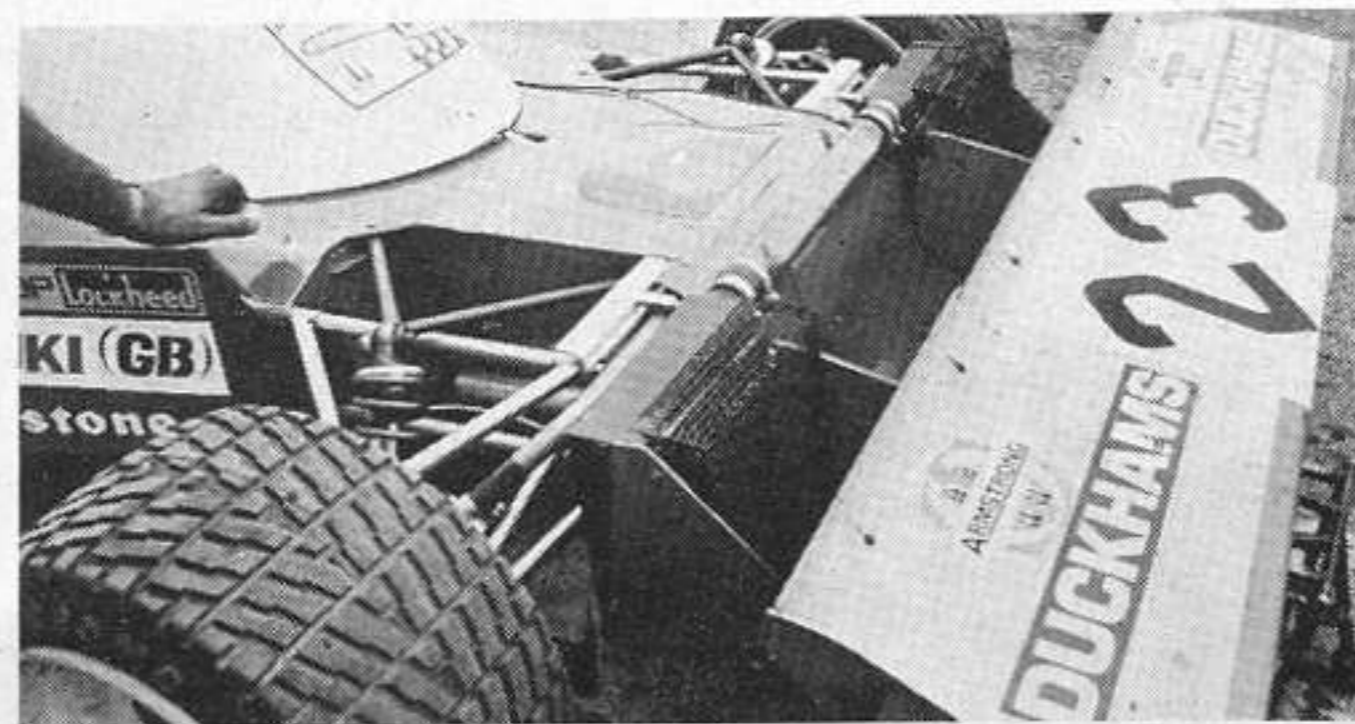
## Due delusioni per Montezemolo nel suo bilancio

che distingue tutti i piloti, i tecnici e meccanici, le qualità dei due piloti e infine la possibilità di aver potuto collaudare più a fondo le Goodyear. Il mio lavoro in questo arco di tempo è stato vario ed interessante, perché dall'oggi al domani ho dovuto trovare la chiave per capire e interpretare decine di episodi,

avvenimenti e fatti. Questo sia sul piano umano che su quello tecnico organizzativo. Direi che per ora sono contento di me stesso e di quello che ho provato perché noto che l'entusiasmo che avevo all'inizio non mi è sceso di un punto. Spero quindi che anche gli altri, dall'ing. Ferrari a tutti, siano altrettanto contenti di me. Il momento più bello, in questi dodici mesi è stato certo il secondo posto in Argentina perché allora dopo aver lavorato non sapevamo quale fosse l'entità del nostro lavoro, con queste monoposto. Il momento più duro, direi che è stato senz'altro Montecarlo (e ora questo G.P. inglese) perché dopo l'entusiasmo delle prove sono seguite le delusioni delle corse sfortunate».

BRANDS HATCH - Luca Cordero di Montezemolo, d.s. Ferrari, in un colloquio prima del G.P. inglese, ha fatto questo «bilancio» del suo «servizio» in Ferrari, esprimendo la speranza di proseguire questa attività.

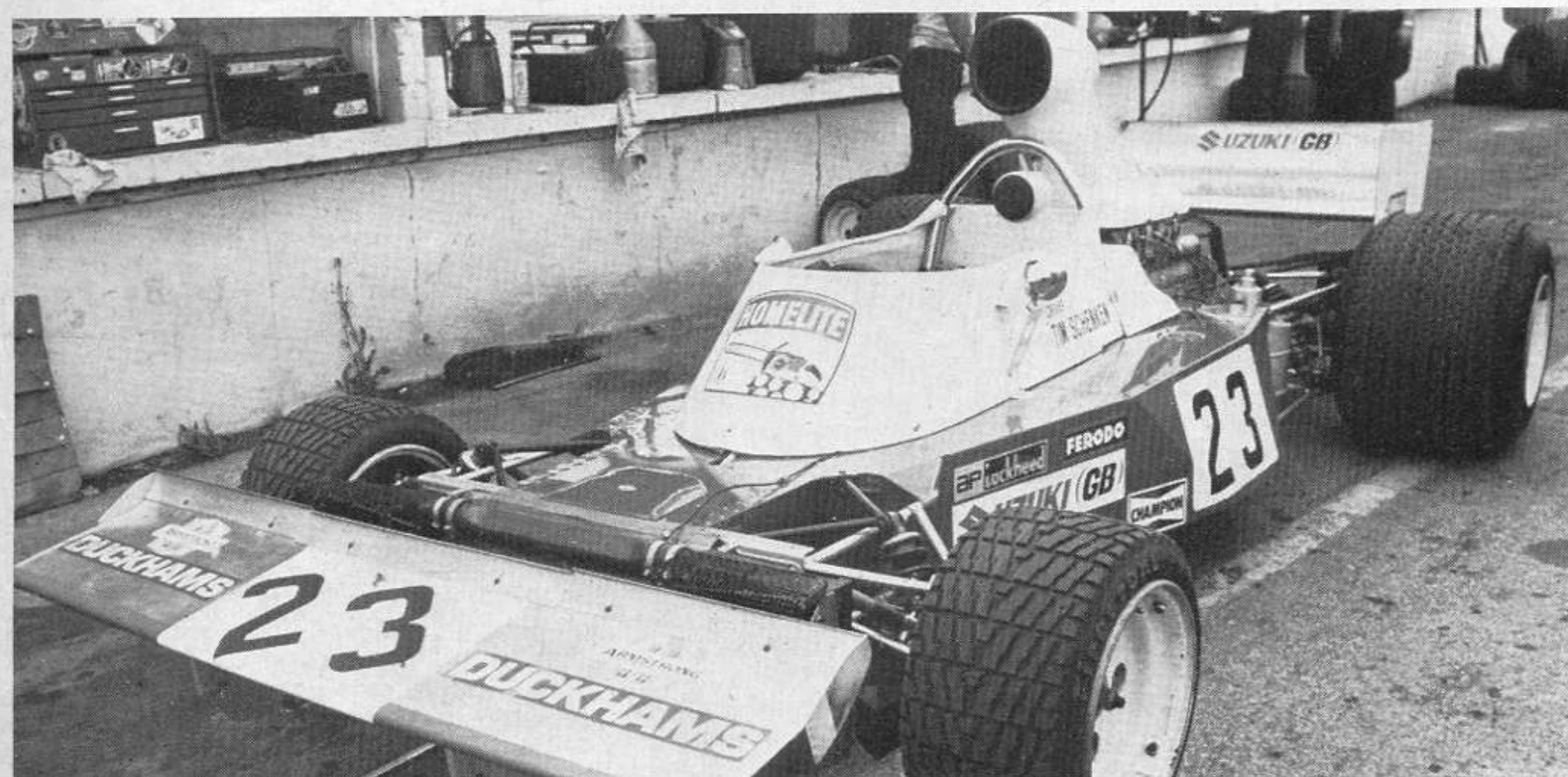
«Per me è stata una esperienza unica lavorare accanto ad un uomo d'immensa statura come l'ing. Ferrari. Con la sua guida ed i suoi consigli siamo riusciti a rimettere in piedi il team, pur essendo l'unica squadra non inglese della F. 1. A Brands Hatch abbiamo tutte le carte in regola per poter vincere. Il merito di questo recupero lo ripartirei in parti uguali, tra l'ing. Ferrari, l'immenso lavoro d'equipe che abbiamo svolto dall'ottobre scorso, l'armonia e l'entusiasmo



# Nel finale de debutta ques



Mestamente Lella Lombardi ritorna al box con la sua Brabham. La simpatica Lella non è riuscita a qualificarsi, ma le occasioni, siamo certi non le mancheranno. Questa volta la selezione era particolarmente dura e le prove sono state una vera battaglia per entrare nel numero dei partenti



In alto due vedute della Trojan di Schenken: l'alettone anteriore con i radiatori e il grosso alettone posteriore. Qui sopra la Trojan al box. Schenken è stato costretto al ritiro al settimo giro per rottura della sospensione posteriore, avaria che denuncia la non perfetta messa a punto della vettura

## Tutta rifatta la MAKI (e ora promette)

**BRAND HATCH** - Nonostante che ci si attendesse parecchio di nuovo, questo Gran Premio di Gran Bretagna ci ha mostrato, come novità tecniche, soltanto le nuove sospensioni della macchina di Fittipaldi, tra le marche conosciute, e la novità assoluta della Maki.

La McLaren di Fittipaldi, cioè la Texaco Marlboro, aveva sospensioni anteriori e posteriori di nuovo disegno, mentre nella aerodinamica era uguale alle altre. La sospensione anteriore ha lo stesso schema di quelle precedenti, ma con attacchi posti differentemente. Nella parte vicina alle ruote gli attacchi adesso entrano praticamente del cerchio, il che significa che i portamozzo sono diventati più bassi, mentre dalla parte del telaio si notano delle innovazioni destinate a permettere maggiori possibilità di regolazione.

Le sospensioni posteriori sono uguali nella parte superiore, ma nella parte inferiore anziché essere costituite da un triangolo con il vertice verso il cambio esse sono ora costituite da due bracci paralleli, che sono fissati alla parte inferiore del cambio mediante una placca di sostegno che comporta un perno longitudinale al cambio.

Questa placca era stata costruita inizialmente in lega leggera fusa, ma dopo le prime prove se ne è rotta una (quella di sinistra) e così Fittipaldi ha dovuto interrompere la messa a punto della macchina. Nella notte tra giovedì e venerdì alla McLaren hanno lavorato di tornio e fresa e ne hanno costruite due in acciaio, che sono state usate nelle prove finali e in corsa.

Per poter variare eventualmente la geometria delle sospensioni posteriori è stata prevista anche una soluzione di ricambio, costituita da un attacco a uniball fissato più in alto di quello abituale. Questo attacco è stato fissato alla piastra che collega le testate del motore al telaio.

Sulla macchina di Hailwood è stata utilizzata questa soluzione, per le sospensioni posteriori, mentre quelle anteriori erano rimaste le vecchie.

Niente di particolare alla Lotus, salvo il fatto che anche sulla macchina di Ickx sono state montate le nuove sospensioni anteriori che Peterson aveva già utilizzate a Digione.

Apparentemente niente di nuovo sulle Ferrari, salvo la utilizzazione

dell'alettone posteriore «svircolato» che vi ha già descritto Orzali.

Sulla BRM 160 di Migault notata una diversa sistemazione del serbatoio dell'olio, posto a destra della macchina di fianco al motore, e una carenatura che prolunga la forma dei serbatoi, avvolgendo appunto il serbatoio olio. Poiché dalla parte opposta era stato sistemato il radiatore olio, la macchina di Migault aveva uno strano aspetto asimmetrico. Le due BRM 201 erano ancora a radiatori scoperti, e quella di Beltoise aveva il nuovo motore, ma non pare che i cavalli sperati ci fossero, perché Beltoise non ha potuto far molto.

Le Surtees erano tre, tutte del tipo con radiatore principale sotto l'alettone. Non si è notato nessun sensibile miglioramento nelle prestazioni.

Le March hanno conservato l'alettone posteriore con larghe paratie verticali, ed il musetto molto avanzato simile a quello delle Formula due.

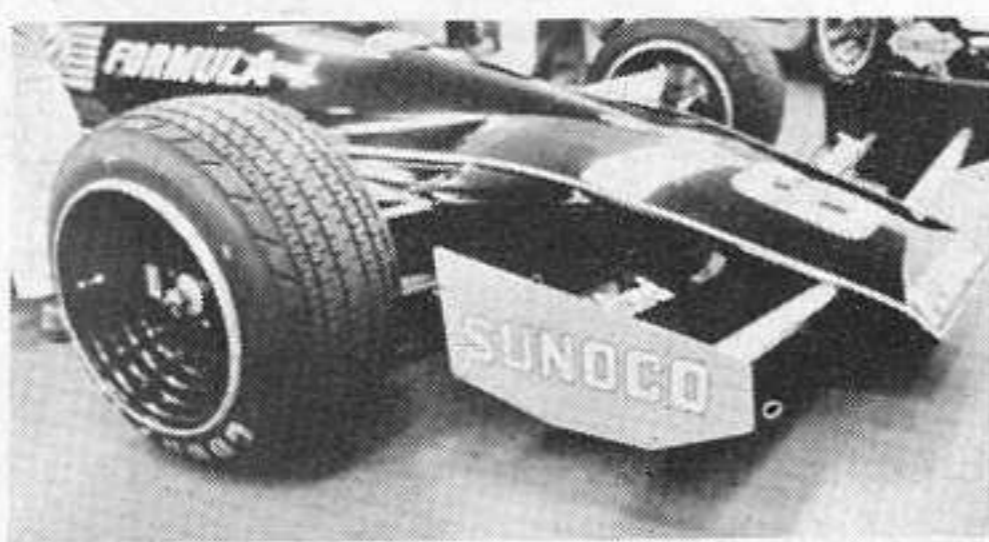
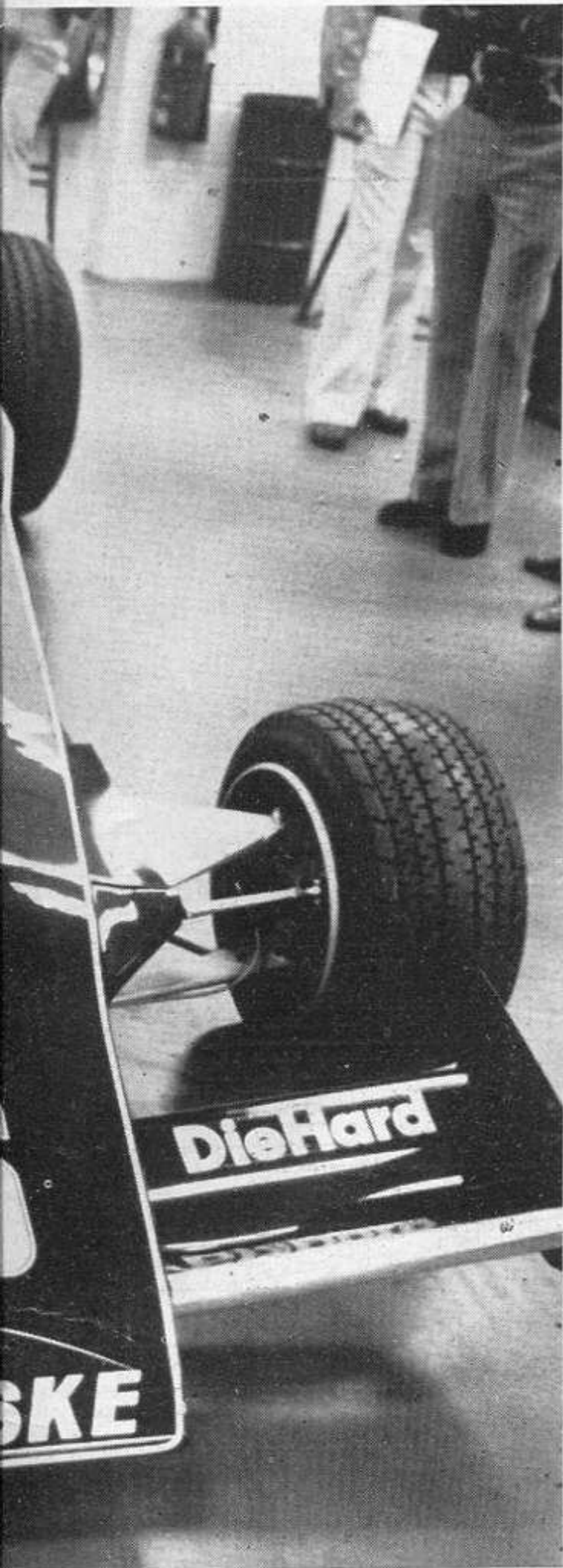
Rinnovata la Token che qui era guidata da Purley e non si è qualificata. La nuova linea ricorda molto quella delle Eagle di Indianapolis

di due anni fa. E' bella ma non pare che dal punto di vista della tenuta di strada la macchina sia molto buona.

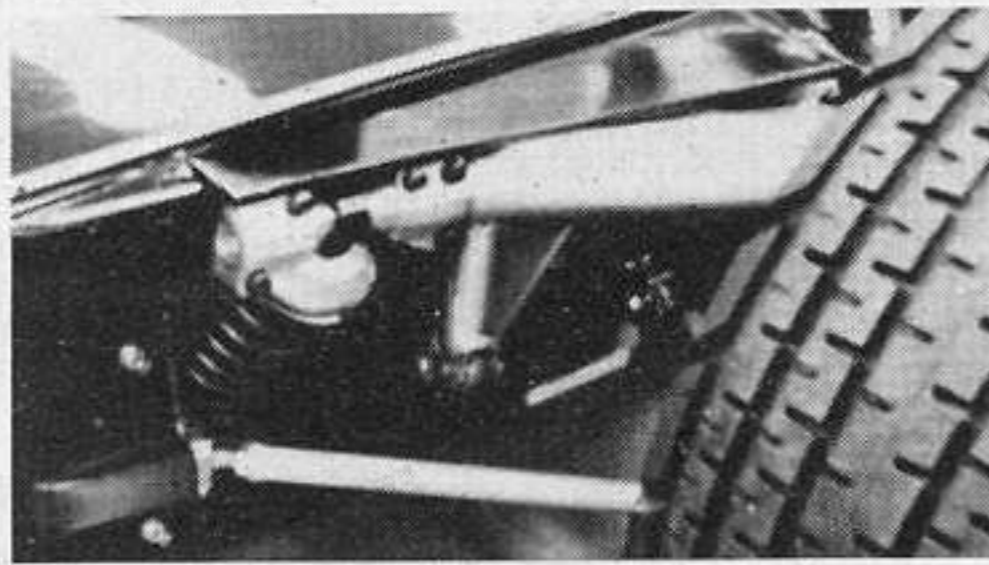
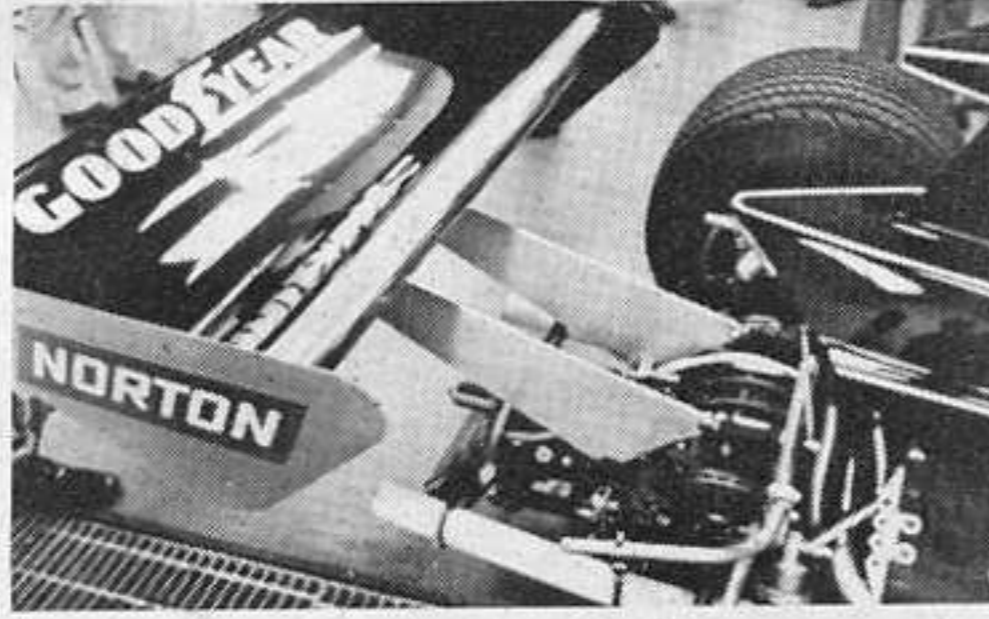
La Maki infine, è apparsa totalmente diversa da quella che avevamo vista in marzo alla presentazione ufficiale.

Le prove effettuate avevano dimostrato innanzi tutto che era troppo voluminosa e poi che era anche fuori dai regolamenti internazionali. Così hanno rifatto tutto, comprese le sospensioni, che tra l'altro avevano la carreggiata anteriore troppo stretta. Nelle prove a Silverstone la macchina era stata abbastanza veloce, ma difficile da guidare nelle curve strette. Così hanno ridisegnato anche l'avantreno ed hanno terminato la costruzione proprio all'ultimo momento. Addirittura sulla pista, nella serata di giovedì. La macchina ha potuto girare solo venerdì e poiché c'era poco tempo il lavoro di messa a punto è stato solo approssimativo. Date le circostanze il tempo ottenuto da Ganley deve essere considerato buono, il che significa che la Maki può diventare una macchina molto interessante.

# mondiale PENSKE



Ecco nell'insieme e in alcuni particolari la nuova F. 1 di Penske, oggi ancora dipinta di nero, ma che avrà presto i colori rosso, bianco e blu



## SPECIALE PER AUTOSPRINT

READING - Quando alle spalle si ha una « National City Bank », una « Sears Roubuck » ed altre ditte ultramilionarie, io sono pronto a dichiarare che chiunque sa, può creare un gioiello di Formula Uno. « Non abbiamo guardato a spese », ha detto con orgoglio Roger Penske presentando la sua « creatura » mondiale alla stampa.

La macchina sarà dipinta a cerchi. Alla base rosso, quindi bianco e poi blu, i colori americani e della American Motors. E' stata costruita a Dorset in Inghilterra dalla Penske Cars Ltd e progettata da Geoffrey Ferris, che iniziò a lavorare sul modello lo scorso gennaio. Ferris, come è noto, è stato con la Lotus, March, e Brabham.

« Ferris — dice Penske — ha usato criteri standard. Infatti la linea è molto semplice; profilo bassissimo e senza troppi congegni elaborati e difficili a manovrare ».

E' apparso ovvio come Penske, che da anni collabora con la American Motors, Chevrolet e Offenhauser (Indy) abbia forn-

to il nuovo bolide con motore Ford Cosworth. I freni anteriori « fuoribordo » possono essere modificati e diventare « entro-bordo ». Ha i radiatori piazzati in coda e la linea aerodinamica del « cuneo » è molto profilata.

Il capo meccanico sarà Karl Kainhofer, mentre Mark Donohue dirigerà le operazioni. Il costruttore americano conta di essere a Mosport e quindi a Watkins Glen dopo aver fatto collaudare la macchina da Mark Donohue tra qualche giorno, sullo strip di Reading.

Il colosso americano conta di spendere per il prossimo campionato mondiale oltre 300 mila dollari, comunque, anche Dan Gurney è del parere che Penske dovrà sborsare molto di più.

« Questi — dice Gurney — non sono guai. Quando hai degli 'sponsors' alle spalle, mille più, cento meno, non vuol dir nulla ». Si apprende che la nuova macchina F. 1 costa, al momento, oltre 250 mila dollari, e dovrebbe fruttare molto di più a Penske il quale pone moltissima fiducia nel disegno e nella costruzione.

I. m.

# Sempre più difficile la selezione degli iscritti

## MERZARIO propone: d'ufficio i primi 6 della classifica F. 1

BRANDS HATCH - A proposito della qualificazione d'ufficio, argomento che torna di attualità, ecco una opinione che ci pare degna di considerazione. Viene da ARTURO MERZARIO, che è sempre molto attento a tutti i problemi della sua attività. Merzario proporrebbe che, date talune possibilità che in qualche gara si presentino delle situazioni per cui i migliori non riescano a ottenere dei tempi validi, sia considerata la possibilità di ammettere d'ufficio alla partenza dei Grandi Premi un certo numero di piloti da classifica, in modo da mettere tutti coloro che si stanno battendo per il campionato in condizione di difendere le loro possibilità.

Potrebbe accadere che, per una ragione o l'altra, qualcuno non riesca a qualificarsi, in una gara, e ciò ovviamente lo metterebbe in condizioni di svantaggio rispetto agli altri. Ammettere automaticamente i primi sei della graduatoria del campionato in corso, significherebbe evitare che questa possibile ingiustizia si verifichi.

La proposta Merzario è senz'altro buona ed accettabile perché non tiene conto delle utopistiche e troppo interessate fisime delle squadre che tendevano a ben altro che alla difesa dello sport. Tiene conto invece delle situazioni attuali, e siamo d'accordo con Merzario che è una difesa dei piloti effettivamente in gara per il titolo. Merita quindi essere approfondita, questa idea.

LONDRA - Il Gran Premio di Gran Bretagna ha riproposto in modo quasi drammatico il grosso problema dell'affollamento dei ranghi della Formula Uno. Il RAC avrebbe voluto ammettere alla partenza una trentina di macchine, in modo da avere una corsa molto nutrita; pare che gli interventi della F. 1 association, e della GPAD, abbiano costretto alla riduzione a 25 del numero dei partenti.

Brands Hatch non è stata che una tappa, in questa vicenda che coinvolge molti interessi e che soprattutto rischia di modificare notevolmente gli aspetti sportivi del campionato piloti. Altre ne verranno, e sempre più drammatiche, perché il mondo delle F. 1 sta diventando sempre più affollato.

Alle tantissime macchine che oggi esistono, e che sono appunto più di trenta, si aggiungeranno prima della fine della stagione quelle che sono in costruzione in America (o in Inghilterra per conto di americani). Le vetture della squadra di Penske, le due della squadra di Parnelli Jones (con Andretti), le possibili macchine di Gurney.

Alexander Hesketh ha già detto che nel 1975 metterà in campo due macchine, e non una; e sappiamo che la BMW pensa seriamente a tornare alle monoposto. Arriveremo quindi a una quarantina di vetture, ed è chiaro che occorre siano rivisti fondamentalmente i criteri che reggono adesso le gare del campionato mondiale piloti. Limitare a 25 il numero dei partenti significa praticamente eliminare quasi la metà dei piloti che vogliono correre.

Il problema è evidentemente grosso, soprattutto perché i costi delle monoposto sono saliti a quote inverosimili; e sarebbe immorale fare in modo che gli sforzi finanziari sopportati da tutta questa gente siano poi mortificati dalla impossibilità di correre.

La CSI ha cominciato recentemente, ed era ora, a cercare di mettere un poco di ordine nelle faccende della F. 1, sconfiggendo i gruppi corporativi (F. 1 Association e GPDA) che avevano tendenza a considerare queste gare come un fatto privato loro, da dirigere a modo loro. La decisione di costringere gli organizzatori ad accettare le prove di qualificazione, è stata una decisione saggia. Che è venuta tardi, comunque, e che anzi non avrebbe mai dovuto venire solo che fossero state bloccate subito le curiose manovre che avevano fatto dei costruttori e dei piloti affermati gli arbitri della situazione.

Quando ci siamo scagliati contro la pretesa della F. 1 Association di regolamentare lei persino gli accessi ai box, lo abbiamo fatto pensando a cosa poteva portare questa pretesa, se accontentata: ad un vero e proprio sistema dittatoriale, inconcepibile perché attuato da una sola parte

contro tutte le altre. Non hanno voluto darci retta, o almeno lo hanno fatto con molto ritardo, cosicché la F. 1 association si è sentita investita dei poteri di scerzionali. La « abdicazione » dei poteri sportivi, da noi denunciata, ha poi portato a certe assurdità macroscopiche, come quella di pretendere che a fare il bello e cattivo tempo fossero appunto i costruttori, ed i piloti che quasi sempre si sono allineati sulle posizioni dei costruttori.

Adesso la CSI ha cominciato a mettere ordine; ed era tempo.

Però il problema delle qualificazioni, se è stato risolto con la obbligatorietà di accettare tutti, non lo è stato per il numero di partenti. Vi sono circuiti che onestamente non possono accettare più di 25 macchine, anzi dovrebbero averne meno, ma ve ne sono altri dove di macchine se ne possono allineare quante se ne vogliono. Il Nurburgring è l'esempio più spinto, ma anche su altri tracciati si possono mettere in pista tante macchine, senza che si creino condizioni di pericolo o semplicemente di difficoltà. Certo non a Digione, ma in quasi tutti gli altri circuiti europei si.

Ecco perciò che la azione della CSI, in questo senso, deve cominciare subito, perché il problema si fa davvero urgente.

E' un grosso problema, ripeto, e che deve essere affrontato subito e risolto alla svelta. Speriamo che vi ci si applichino davvero.

Il problema, naturalmente, deriva dal fatto che le Formula Uno sono andate degenerando, negli ultimi quindici anni, passando da macchine fabbricate da determinati costruttori interamente, a macchine « assemblate » da chiunque lo voglia e con relativa facilità. Escludendo la Ferrari, che resta con la BRM l'esempio isolato (e la BRM conta pochino, adesso), tutto il resto del panorama della F. 1 fa pensare più ad una formula di marca (nella fattispecie la Formula Ford) che ad una espressione tecnica estesa. E' appunto nella relativa facilità di costruzione di una monoposto anche di F. 1, che richiede soltanto qualche idea sulle sospensioni e sulla aerodinamica, limitandosi per il resto ad un approvvigionamento al « supermercato » dei motori e dei cambi e dei freni, è in questa facilità che sta l'origine della proliferazione di macchine.

Sarà possibile fare in modo che le cose cambino, da questo punto di vista? non lo sappiamo, ed è alla CSI che rivolghiamo l'invito di pensarci. Se ci si potrà arrivare ne guadagnerà la tecnica, e ne guadagnerà anche lo sport, per la maggior competitività che ne deriverà. Speriamo bene.

f. l.