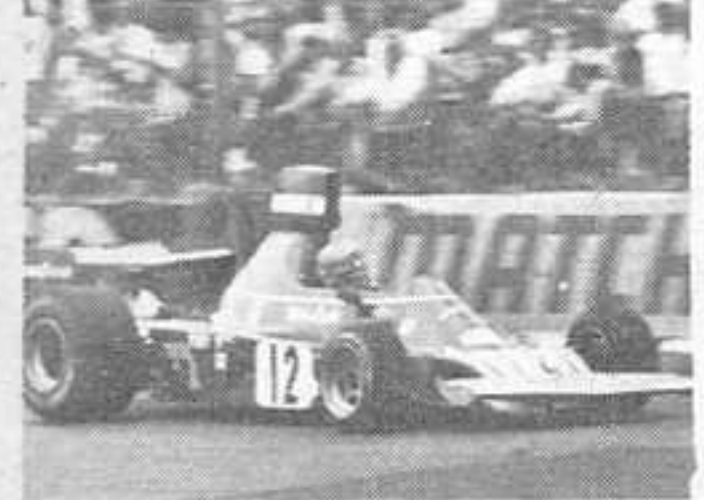


LEGGETE SUBITO

Le «code» di B. HATCH



DA PAGINA 4

MERCATO PILOTI in agitazione

DA PAGINA 36

Il retroscena ALFA

DA PAGINA 50

21 DOMENICA SPRINT

44 KARTING

45 MOTORAMA

62 TUTTE SPRINT

64 POSTA ESPRESSO

66 MARKET AUTO

POSTA (al D.D.T.)

Le smentite CARPIte

Egregio Direttore, sull'ultimo numero di «Autosprint», nella rubrica «La Zanzara», leggo un paragrafo che mi riguarda e che ha suscitato il mio più vivo risentimento. Io ritengo che Lei debba pretendere dai suoi informatori (la mente mi suggerirebbe un diverso sostantivo) notizie vere al cento per cento specialmente su argomenti che non sono stati discussi in un consesso quale può essere un Comitato Esecutivo, ma in un colloquio privato d'importanza limitata, fra due o tre interlocutori. Sono ovvii i sospetti che possono nascere su un così ristretto numero di possibili informatori. Ed è ovvio il mio risentimento anche per il dubbio che io possa essere presentato come il castigamatti della C.S.A.I. Si ricordi che a Bologna io fui il primo ad osannare la Presidenza Rogano.

Eccole in sintesi la sostanza del colloquio che mi preme sia resa nota su «Autosprint».

Nei corridoi dell'ACI chiesi a Rogano come fosse necessaria la presenza nel nuovo Consiglio della CSAI della nostra Associazione ANCAI per l'equa ripartizione delle gare titolate. L'ing. Rogano mi disse che la cosa era già prevista anche se lo Statuto dell'ACI, non contemplasse questa nuova associazione. La sua adesione fu così completa che insieme formulammo una rosa di nomi da proporre per il nuovo Consiglio CSAI.

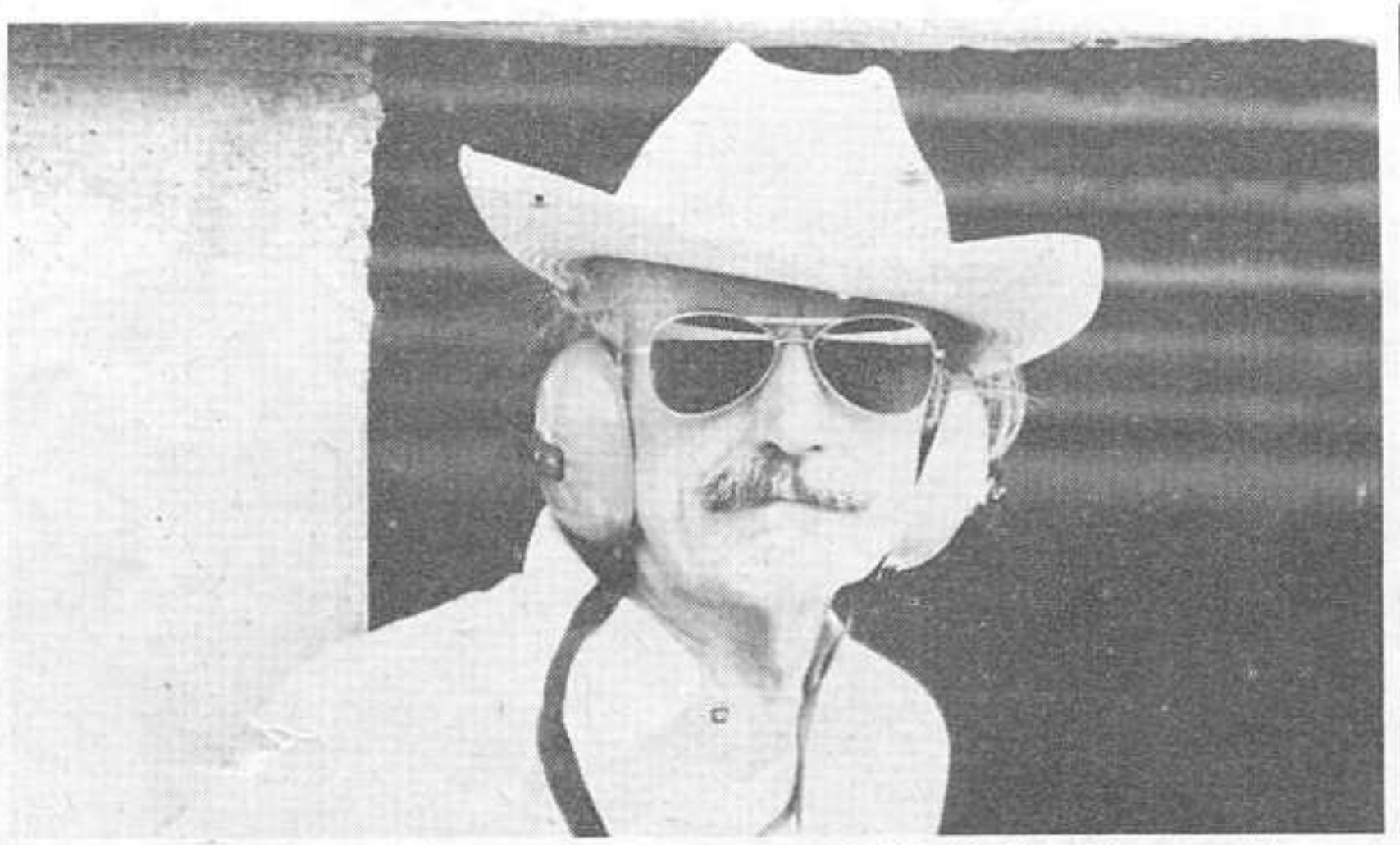
Ma che follia quella di scrivere d'imbarazzanti e penosi colloqui col Presidente Carpi! La stampa ha il diritto d'informazione ma non quello d'invenzione, né di usare sotterfugi per carpire notizie.

Cordiali saluti.

dr. ing. Pasquale Borracci
Presidente A.C. FIRENZE

E' la seconda volta che il presidente dell'AC Firenze, l'ingegnere Pasquale Borracci, noto per fortunate invenzioni, si è affannato a smentire notizie (vere) di AUTOSPRINT. (L'altra fu in occasione della contestata sortita dell'ACI per l'austerità, che fece pretendere dall'irritato presidente Carpi altrettante smentite ad AUTOSPRINT, da parte di Presidenti che avevano reso interviste non «allineate»). Possiamo capire che l'impegno di 4 miliardi per l'autodromo del Mugello continui a creare problemi molto particolari anche a una stimata persona come l'ultra ottantenne presidente fiorentino. Quello che stupisce, al di là della piccata reazione (che in genere si verifica quando si colpisce giusto) è intanto la sua preoccupazione di essere individuato, pur in questo paese cosiddetto della libertà, come il castigamatti di qualcuno, nel nostro caso della CSAI. Nessuno nega al presidente Borracci, se ha tanto piacere di farlo ricordare, la sua adesione primigenia all'osanna della presidenza Rogano. Se tiene tanto a questo merito, se lo tenga pure!

Ciò che stupisce, piuttosto, è la seconda parte della lettera. A parte il lapsus (freudiano) di quel confondere AICA per ANCAI, per quanto ci riguarda confermiamo le nostre informazioni precise sul contestato colloquio. E non c'è bisogno di far la caccia alle streghe degli informatori! Ma, di grazia ingegner Borracci, vuol spie-



Arrivano... i «nostri»? Lo riconoscete? E' il Presidente (d'onore) ANCAI ing. Ceard. Al Mugello è apparso così (formato sceriffo... alla Merzario) per l'Euro F. 2. Qualsiasi riferimento ai problemi degli azzurrini F. 2 (della cui commissione fa parte) è puramente casuale...

gare come concilia quell'acceso su «la stampa non ha il diritto di invenzione» con «l'uso di sotterfugi per carpire notizie»? Delle due l'una: o le notizie sono inventate, e non c'è bisogno di carpirle perché non esistono, oppure esistono (e dà fastidio renderle pubbliche) e allora, certo, il giornalista ha la necessità (e il diritto) di CARPIrle, perché chi ne è protagonista si guarda bene dal farle conoscere!

P.S. - Prima o dopo anche i giornalisti potranno seccarsi di essere trattati abitualmente con facilità da «inventori», decidendosi a chiedere soddisfazioni per quello che è diventato lo sport della smentita!

FLAMMINI più pacato

Questa è la settimana della posta (da smentita) della «zanzara». Si è fatto vivo anche Maurizio Flammini, molto dispiaciuto per certe considerazioni che ha letto nell'ultimo numero di AUTOSPRINT. Dice l'azzurro romano: «Io e Truffo non abbiamo mai rotto un motore né piegato una valvola; sui motori BMW c'è un limitatore particolare che non solo per noi permette i 10 mila giri; non è vero che io ho rotto tre telai sul bagnato, ho fatto un solo testa a coda a Pau, per l'acceleratore bloccato».

Senza cattiveria, ma solo per amore di verità, si può replicare: le informazioni sulle avarie dei motori BMW sono venute da una fonte che supponiamo ben qualificata, in quanto a conoscenza diretta. Per quanto riguarda gli incidenti di Flammini con conseguenza ai telai, veramente scorrendo i numeri passati di AUTOSPRINT ne abbiamo pescati almeno tre: appunto

PAU (dove Maurizio parla di acceleratore bloccato, episodio ripetuto nel test di Fiorano), analogo incidente a MONZA e un altro a HOCKENHEIM. Questo per esattezza di informazione, non per polemica per carità! Flammini e Truffo stanno pagando tanto cara quella fabbrica di illusioni che è stata la convocazione per la squadra azzurra, che non meritano certo «cattiverie!». Loro non sono imputabili di nulla, a differenza degli azzurri del calcio nei mondiali di Monaco. Le colpe ce l'hanno solo i Franchi e i Valcareggi della situazione (automobilistica).

Porto Ercole o Tor Vajanica? Ecco il dilemma per il week-end di relax di CLAY REGAZZONI (e moglie) per questa settimana. A Porto Ercole lo ha invitato Luca Montezemolo, a Tor Vajanica Ugo Tognazzi, che aveva prenotato il pilota ferrarista fin da Montecarlo per, l'annuale torneo di tennis di gemellaggio sport-cinema che «l'abbuffato» organizza ormai annualmente. La coppia automobilistica programmata è quella di Regazzoni e Adamich. P.S. se in «DOMENICA SPRINT» non leggerete, fra le ultime notizie, i risultati del torneo sulla spiaggia romana, vorrà dire che Regazzoni avrà preferito il riposo di Porto Ercole (magari per non dispiacere a Ferrari).

Il manichino (in legno) del motore 12 cilindri boxer dell'Alfa Romeo è arrivato a Londra. Sull'indirizzo della cassa c'è scritto: «HE-SCKET RACING TEAM».

Lele Pinto, per giocare con un aeromodello, si è ferito alla mano e così la FIAT ha dovuto modificare il suo pokerissimo di Abarth 124 spider, destinazione Rally 1000 Laghi in Finlandia. Gli equipaggi chiave restano quelli di Marku Allen, Kinnune, Ojanen e Paganelli. A sostituire Pinto andranno Barbasio-Sodano.

Le vetture (segrete) d'agosto

Nel segreto di una piccola officina, pardon carrozzeria, tra Modena e Reggio Emilia, che già altre volte ha eseguito lavori particolari per la Ferrari, si stanno mettendo nel più grande segreto a punto tre prossime novità da corsa. Anzitutto c'è la FERRARI B 4 (o come si chiamerà), che da settimane doveva essere presentata alla stampa. La macchina è probabile faccia da un momento all'altro la sua sortita, la si usi o meno poi per il gran finale della stagione mondiale. Nello stesso atelier è, in altrettanta avanzata realizzazione, l'ultimo modello della SPORT 312 P versione '74 il cui debutto preventivato al «Ricard» pare, per le congiunture del momento, sia stato differito adesso alla 1000 Km inglese di Brands Hatch a metà settembre, oppure alla 9 Ore di Kyalami a novembre. E infine c'è l'ultima versione della LANCIA-MARLBORO STRATOS COL TURBO, che dovrà gareggiare nel Tour de France. Le modifiche più sostanziali appaiono soluzioni aerodinamiche inedite. Specialmente nel posteriore.

Dopo la rinuncia dell'ALFA al Ricard, pare che Arturo Merzario sia intenzionato a trascorrere l'ultima parte di agosto in Sicilia (con intermezzo del G.P. d'Austria a Zeltweg e di prove di gomme Firestone con la Iso sui circuiti tedeschi, ma questo nella prima parte di agosto). Che cosa potrà andare a fare Merzario in Sicilia? Leggiamo il calendario agonistico: Euro-marche 2000 a PERGUSA e Euro F. 2 sempre sulla pista dell'ing. Mingrino. Con quale macchina correrà? Provate questa equazione, per trovare l'incognita: i rapporti con Osella sono sempre buoni, quelli con l'Abarth irrecuperabili, in compenso c'è un motore BMW 2000 acquistato dal Brambilla. Fate voi...

Dicono a Modena che il prezzo (di convinzione) per il Presidente dell'ACM ing. Orlandi (da parte del Presidente ACI) a rinunciare all'autodromo di Marzaglia, potrebbe anche essere la nomina a Presidente SARA, assicuratrice dell'ACI.

TYRRELL, LOTUS e SHADOW sono andate la scorsa settimana al Nurburgring per test di gomme in vista del G.P. di Germania. Ma la pioggia ha ostacolato la spedizione e quindi le prove sono state rapidamente sospese. Non c'era Ken Tyrrell, ancora sofferente all'occhio ferito giocando a cricket.

La Ferrari, nell'ultima settimana di agosto, tornerà a provare a Monza in vista del G.P. d'Italia. Non è proprio escluso che se ne approfitti a far iniziare i collaudi alla prima citata B. 4.

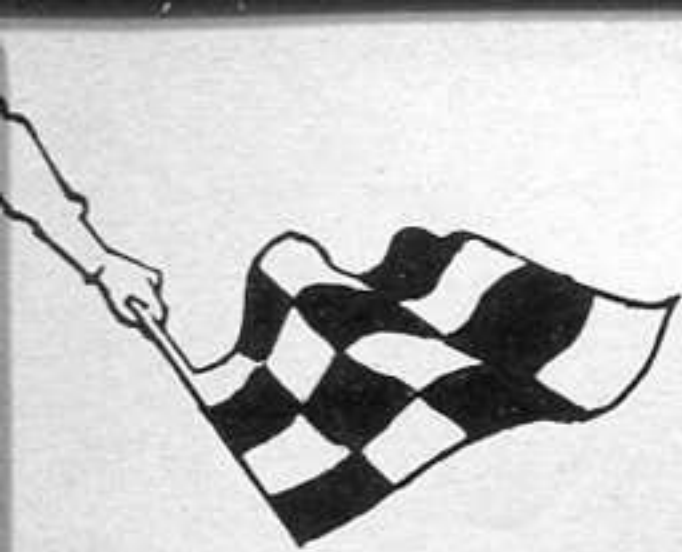
Se l'ALFA avesse corso al «Ricard» nella 1000 chilometri francese, alla quale si è appena negata, era molto probabile che al posto di Reutemann avesse corso Vittorio Brambilla.

Proprio nel momento cruciale del mondiale F. 1, a MARANELLO è ricominciata l'ondata degli scioperi. Addirittura senza preavviso e a singhiozzo. Vanno dalle 3 alle 5 ore giornaliere (in caso di «lotta»). Regazzoni l'aveva detto: speriamo che adesso non ci si mettano gli scioperi a metterci in difficoltà nel finale di stagione! Di queste agitazioni ne risentono anche le prove a Fiorano, eseguibili a singhiozzo con uno staff limitatissimo di meccanici.

Marcellino



Il camion della Firestone, rimorchiato, insieme con la corretta scritta in inglese che avverte della lunghezza anormale porta una traduzione francese pochissimo chiara che letteralmente dice: «avviso. Blusa lunga 13,16 metri». In inglese la parola «over-all» significa totale, ma anche camiciotto da lavoro, o grembiule da scuola. Ed hanno tradotto fermandosi alla prima definizione trovata su un dizionario... A proposito della Firestone: c'è chi dice che i boss di Akron darebbero non so cosa per rifagocitare la Ferrari l'anno prossimo



DOVE

V8/Blog scans



La CERAMICA SANTERNO di IMOLA

Vi presenta le manifestazioni in programma per la prossima settimana

corriamo domenica

AGOSTO

Le corse in calendario dal 2 al 10 agosto in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA Distanza - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
2-4	Rally dei 1000 Laghi	Finlandia			●●● Camp. Marche Rally	Rally	
2-4	Rally del Danubio	Romania			●●● Camp. Europeo Piloti Rally	Rally	Rohrl-Berger (Opel Ascona 1900 RS)
3-4	G.P. d'Europa e Germania	Germania	Circuito del Nurburgring di km 22,835		●●● Camp. Mond. Piloti F. 1	Velocità in circuito	Stewart (Tyrrell-Ford) in 1.42'03''4, media 188,050. Record sul giro: Pace (Surtees-Ford) in 7'11''4, media 190 e 600 kmh.
3-4	Premio del Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring di km 22,835		●●● Camp. Europeo GT	Velocità in circuito	
3-4	Salita di Osnabruck	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4, F3, FV	Velocità in salita	
3-4	Salita di Aut-Cantal	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F1, F2, F3	Velocità in salita	Mieusset (March) 1'53''97, media 113,714 (nuovo record)
3-4	Rally ATCM Beira	Portogallo			●●●	Rally	
4	500 Km di Benguela	Angola			●●●	Velocità in circuito	
4	Rallycross di Melk	Austria			●●● tg	Rallycross	
4	Salita di Bomereé	Belgio			●●●	Velocità in salita	
4	G.P. di Melin	Belgio			●●●	Autocross	
4	Autocross di Landau	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4	Autocross	
4	Rallycross Valkenswaard	Olanda			●●● T2, GT3, GT4	Rallycross	
4	9. Coppa Bruno Carotti	AC, Rieti	Rieti - Terminillo di km 15,100	ore 12,30 ore 17,30	●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	Nesti (March BMW) in 6'19''8 media 142,217
4-5	Gara a Mosport	Canada	Circuito di Mosport di km 3,957		●●● FA, G9, F. 5000	Velocità in circuito	
8-9	Corsa a Wunstorf	Germania			●●● T1, T2, GT3, GT4, F3, FV, FSV	Velocità in circuito	
9-10	Rally Rias Bajas	Spagna			●●●	Rally	
fino al 15/8	Scuola di pilotaggio	Scuola Morrogh	Autodromo di Monza		Scuola piloti tutti i giorni tranne il lunedì	Scuola di pilotaggio	

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

rinvia al 17 novembre ● 4 agosto: CORSA A SILVERSTONE - annullata.

4 agosto: ITALMUGELLO - rinviata a data da destinare ● 4 agosto: RALLY BASSO CASENTINO - rinviato a data da destinare ● 4 agosto: CORSA A ORAN PARK -

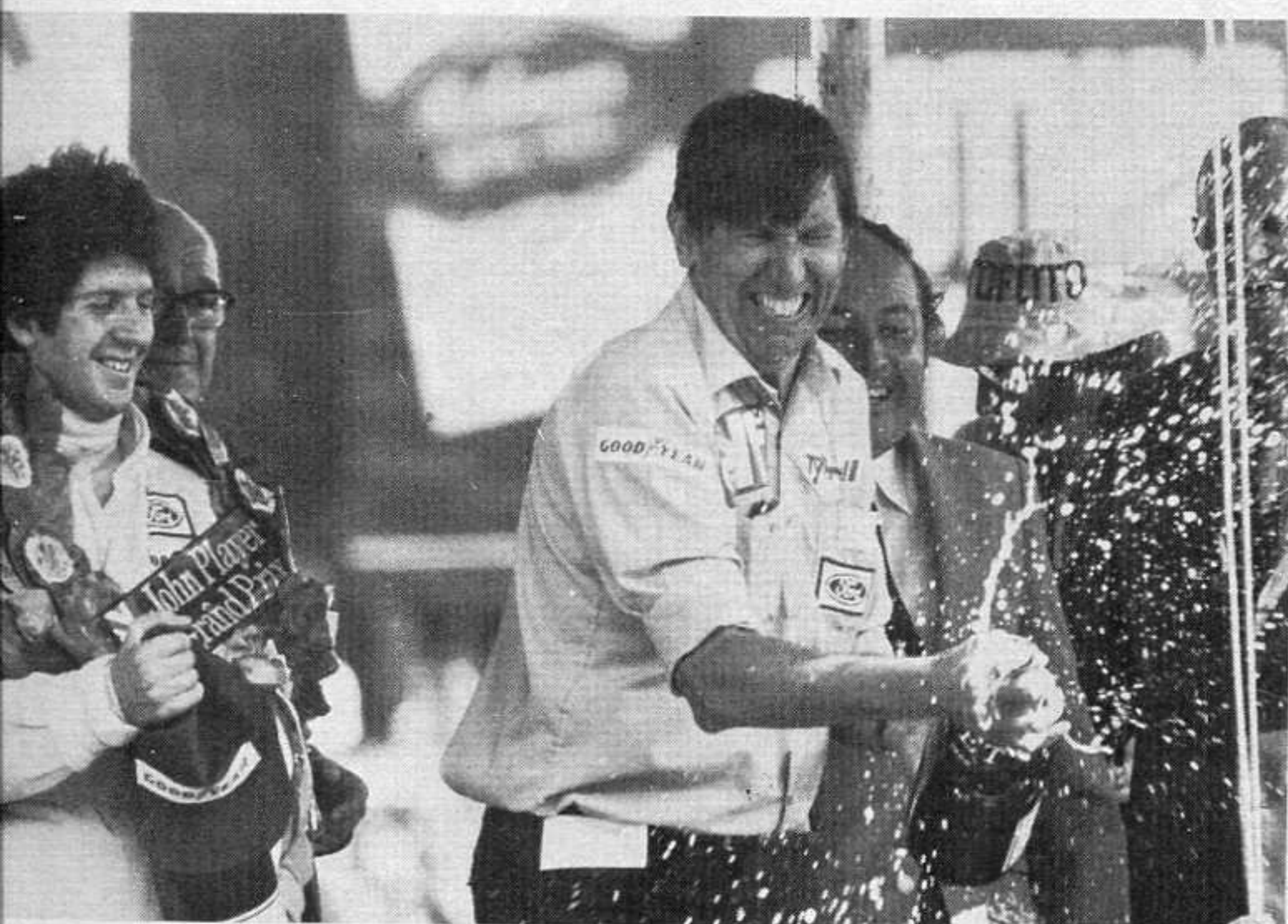
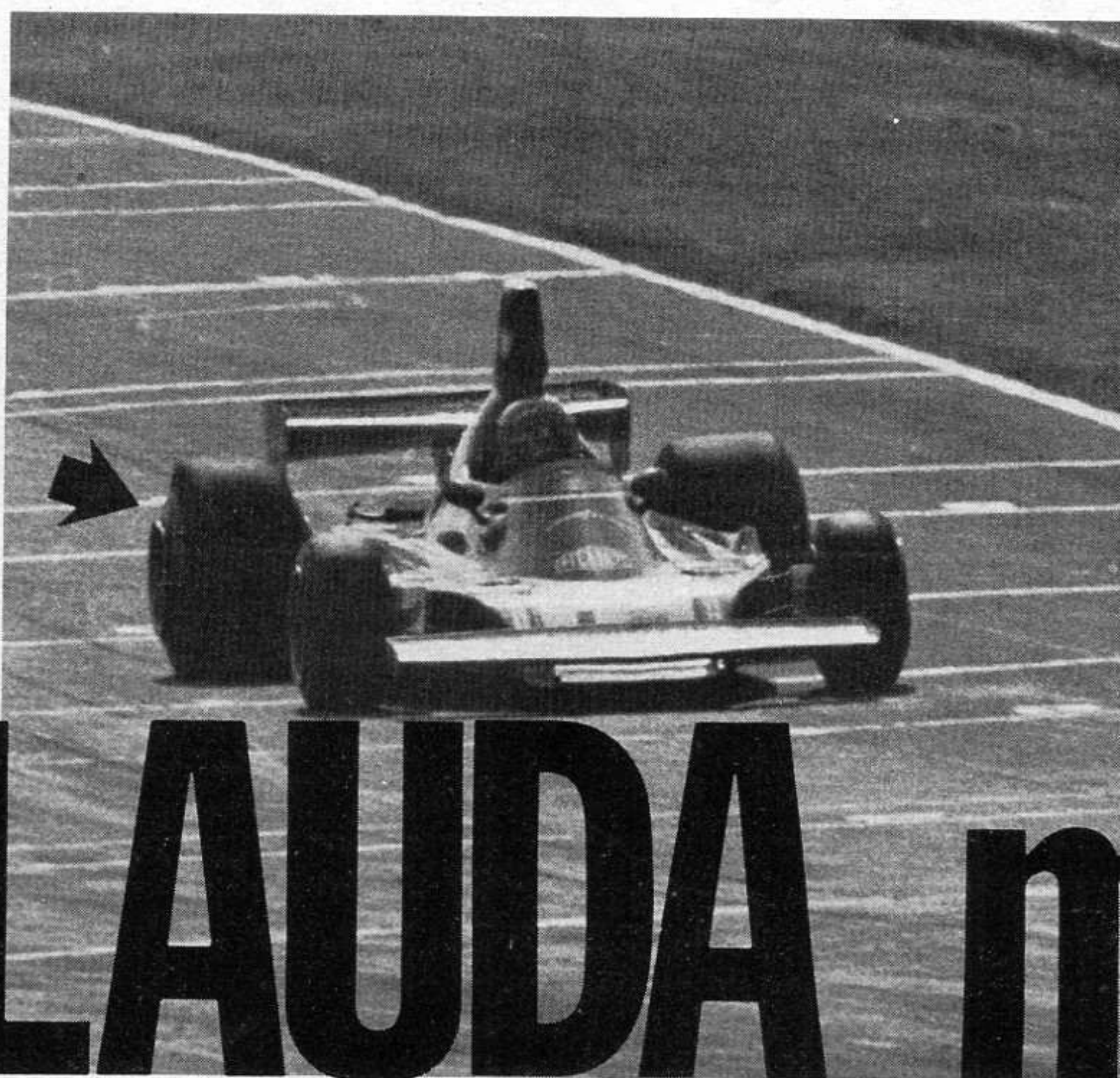


TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.52

Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.52 di Bologna e vi risponderà TELESPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserite in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare a qualsiasi ora del giorno e della notte, naturalmente nei giorni delle corse (sabato e domenica). TELESPRINT, la rubrica di tutte le corse minuto per minuto, è un servizio per i lettori di AUTOSPRINT.

Cronologico (e tempi) alla mano il nostro testimone oculare ricostruisce i 20 GIRI della beffa

TUTTO il GIALLO LAUDA



Sopra: dal podio di Brands Hatch Ken Tyrrell annaffia giornalisti e fotografi: Scheckter abbozza un sorriso, mentre la folla, che solitamente al passaggio del vincitore suona i clacson dal grande parcheggio questa volta non ha manifestato «rumorosamente» per la vittoria del sudafricano. Sotto: il volto tirato di Lauda fa da contrappunto alla gioia del team Tyrrell: è con lui il barone von Hanstein che una volta tanto (forse perché il pilota è di nazionalità austriaca) ha sostenuto chiaramente le tesi della Ferrari



SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - In complesso tutti sono d'accordo che la foratura di Lauda è avvenuta circa venti giri prima della fine del GP d'Inghilterra, cioè verso il cinquantesimo giro. Al termine del cinquantesimo i tempi erano i seguenti: Lauda 1 ora 8'23"8; Scheckter 1.8'31"5; Fittipaldi 1 ora 8'54"5; Ickx 1.9'10"3; Hailwood 1.9'10"9; Pryce 1.9'16"8; Regazzoni 1.9'43"3. A Lauda mancavano quindi circa 3" secondi per doppiare Regazzoni, cosa che ha fatto al cinquantesimo giro, ma poi lo svizzero si è «sdoppiato» al sessantasettesimo.

La minaccia da parte di Scheckter era ancora reale; anche se Fittipaldi aumentava la sua velocità, a tutti gli effetti era fuori contatto perché se la gara fosse proseguita in modo normale, Emerson non avrebbe potuto riguadagnare al ritmo di oltre un 1" per giro, mentre tenendo conto di quanto doveva poi succedere, forse il tempo di Ickx è significativo.

Carenza d'informazioni

Si ha l'impressione che una vitale informazione di cui Lauda era all'oscuro, quando il suo pneumatico ha veramente cominciato a deteriorarsi, era il distacco con il pilota alle spalle di Fittipaldi. Al box Ferrari lo sapevano (e inoltre possono avere dedotto che Ickx avesse qualche difficoltà, fiduciosi quindi che Lauda potesse essere chiamato per un cambio di pneumatico senza rischiare la perdita di più di due posizioni).

Nessuna colpa va addebitata al personale al box, poiché quando

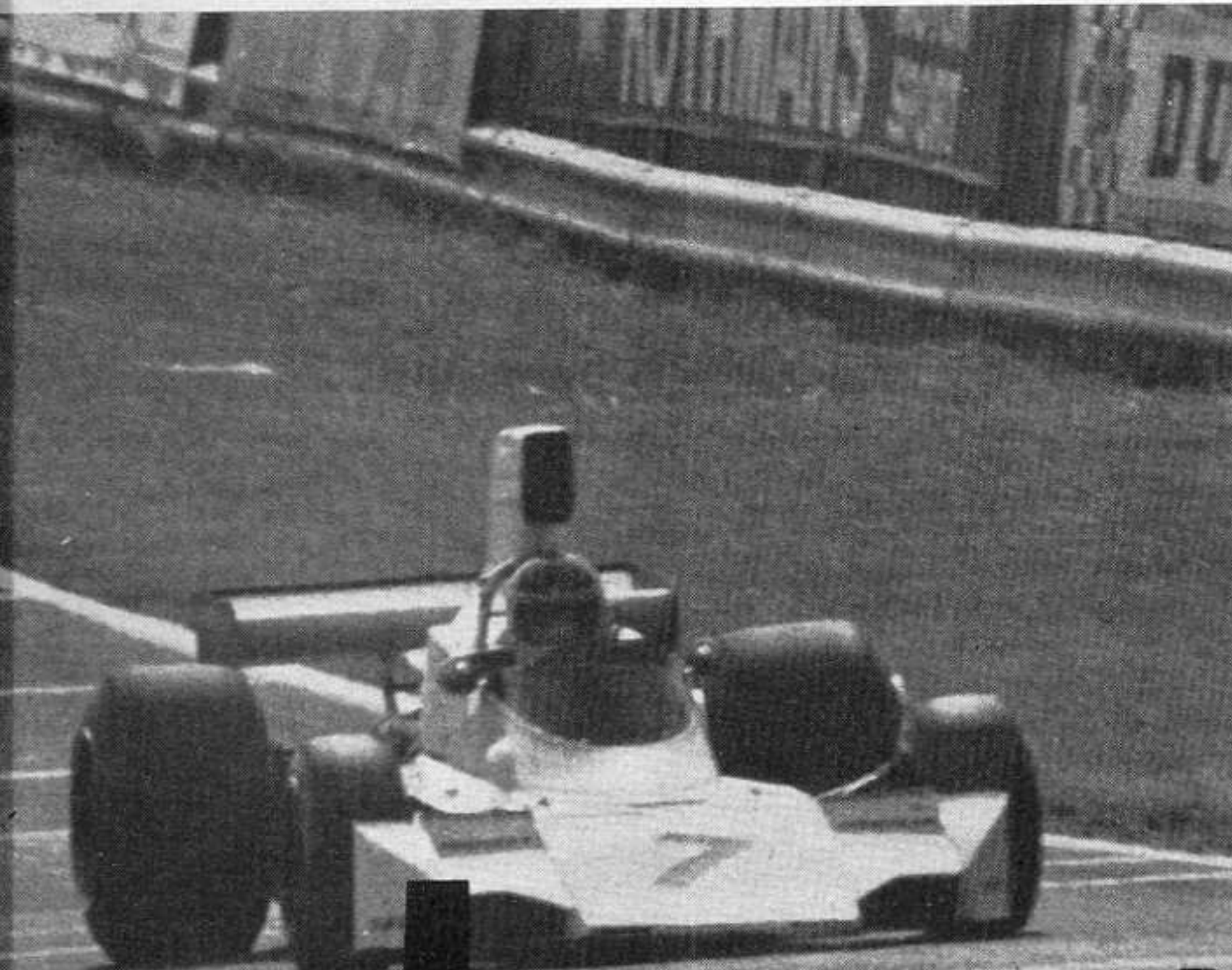
un pilota passa velocemente davanti a un cartello esposto può assimilare soltanto scarse informazioni (personalmente non ho certamente notato che avessero dato a Lauda informazioni su Ickx, né ricordo che l'abbiano fatto). Si deduce dunque che Lauda possa avere pensato che rischiava di perdere più di due posizioni se si fosse fermato e possiamo escludere che secondo lui Fittipaldi accelerasse perché tallonato da ignoti piloti, molto vicini alla sua McLaren? Per di più, viene fatto di chiedersi se sapeva esattamente quanti giri c'erano ancora da coprire, a qualsiasi momento nelle ultime tornate.

TYRREL pensava a FITTI

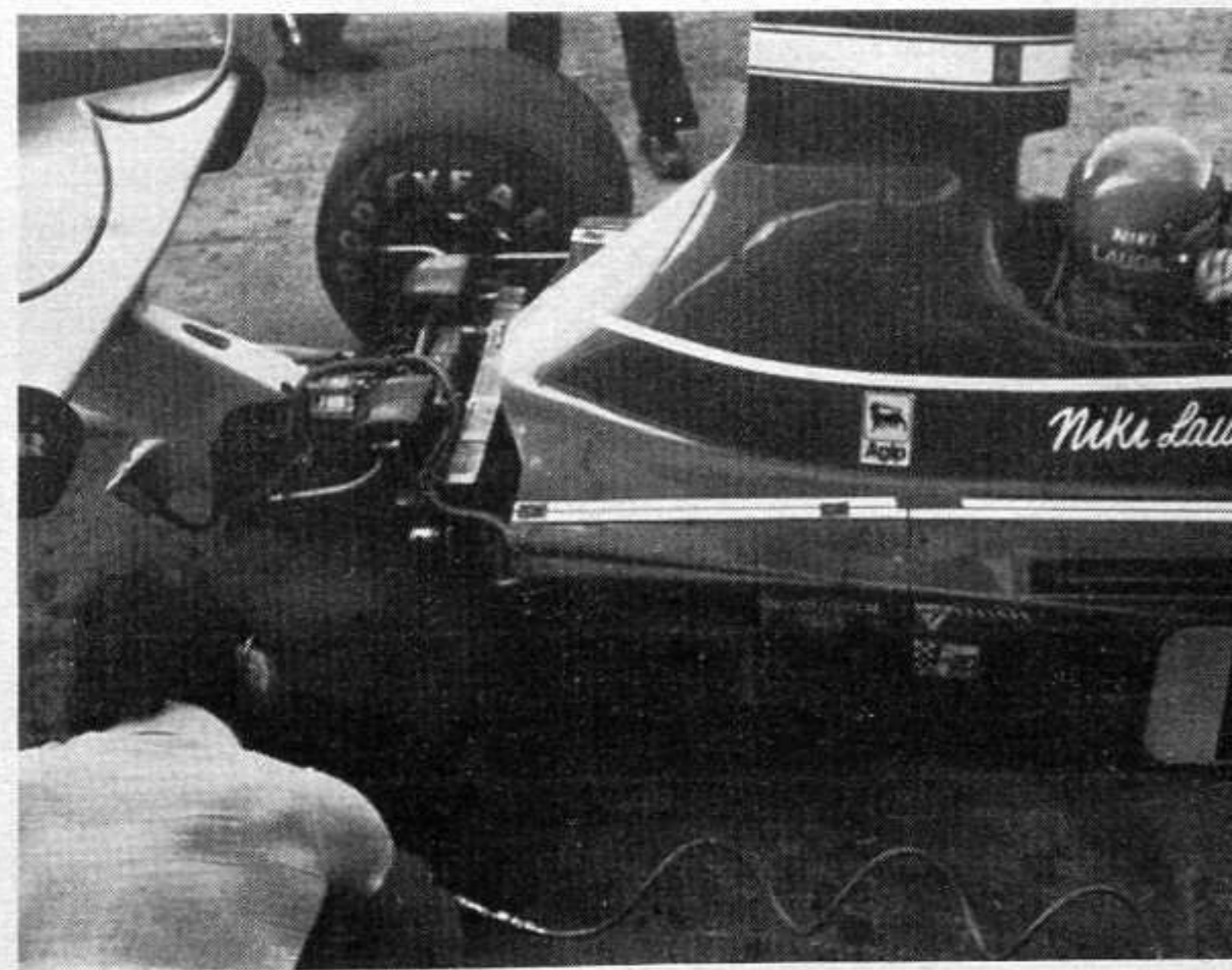
Pare certo che Lauda abbia continuato ad aumentare il proprio vantaggio, anche se soltanto di frazioni di secondo, pure quando il suo pneumatico cominciava a perdere aria, dato che circa dieci giri dopo i segnali dai boxes tanto della Ferrari che della Tyrrell erano in accordo, mostrando + 9 (cioè il suo vantaggio era aumentato di circa 1"). Certamente al box della Tyrrell non si sono resi conto che erano imminenti guai per Lauda, visto che per alcuni giri non si sono occupati della Ferrari, concentrandosi soltanto nell'avvertire Scheckter per quanto riguardava Fittipaldi, mostrando in successione cartelli con le scritte + 20 Fitti, + 18 Fitti, più + 17 Fitti.

Ormai Forghieri aveva capito il pericolo e aveva avvertito i meccanici di prepararsi per una sostituzione di pneumatico, segnalandolo anche a Lauda.

I boxes della Ferrari si trovavano più o meno al centro della



A sinistra: siamo al 72. giro e già la fine di Lauda è decretata dalla gomma posteriore, che vediamo chiaramente in centrifugazione, mentre passa la bianca Brabham di Reutemann. A destra: qualche attimo dopo l'inutile sosta al box: non servirà a niente la sostituzione del pneumatico a tempo di primato, dal momento che Niki Lauda non riuscirà ad uscire dai box



minuto per minuto

fila e, dal livello della strada dei boxes a quel punto, non si vedono le vetture che transitano in pista perché la «galleria» di segnalazione accanto alla pista è a un livello più alto. Io mi sono portato sulla strada dei boxes per guardare il cambiamento di pneumatico e, come i meccanici della Ferrari in attesa, ero perplesso quando Lauda non è apparso (attraverso i boxes veri e propri, che sul retro sono aperti, si possono vedere le vetture passare sul tratto di pista posteriore e quindi si potevano notare le crescenti difficoltà di Lauda in quegli ultimi giri, anche se dalla strada vera e propria dei boxes non era possibile rilevare le sue reazioni di fronte alle segnalazioni).

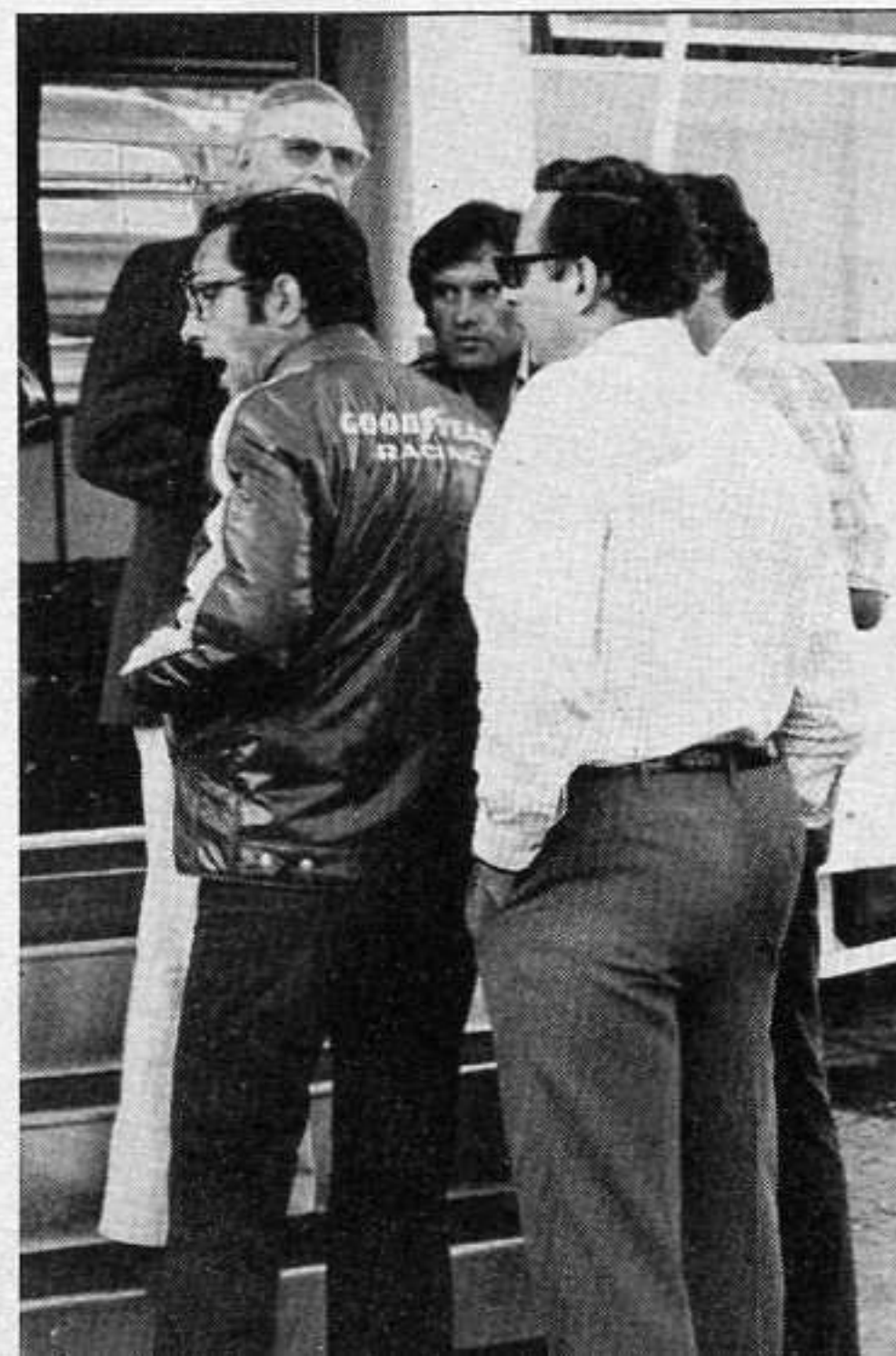
Dall'evidente angoscia del personale al box Ferrari, e dal corrispondente giubilo al box Tyrrell, quanto stava accadendo risultava chiaro. Poi abbiamo visto Tyrrell segnalare «posizione 1» e Lauda passare dietro ai boxes con quel pneumatico malconcio. Devo ammettere di avere pensato che non avrebbe portato a termine quel giro. Addirittura, in quella SETTANTATREESIMA tornata, il pneumatico ha cominciato a disintegrarsi e ciò ha indotto Lauda ad andare al box. E' stata la seconda decisione sbagliata (la prima è stata quella di non fermarsi quando lo avevano chiamato al box, sapendo che la fermata non gli sarebbe costata più di due posizioni).

Grida MAURO NIKI non sente

Il cambiamento della ruota è stato effettuato molto rapidamente (17") e mentre lo si faceva Forghieri cercava di gridare a



Fra gli interpellati per riammettere Lauda al quinto posto anche Teddy Mayer della McLaren e il rappresentante della Brabham (di spalle) sopra a sinistra, con in mano il codice sportivo internazionale mentre Mauro Forghieri (sopra e sotto a destra) aiutandosi con lo stesso libro ha detto chiaramente e ad alta voce come la pensava sullo stesso episodio. Ma alla fine è chiaramente apparso che Dean Delamont (sotto a sinistra), rappresentante del RAC, se ne... impipava chiaramente assieme a Mayer e Coppuck della McLaren cui l'inatteso «regalo» toccato a Fittipaldi fa molto comodo



Lauda dalla «galleria» di segnalazione... supponiamo che fosse animato da semplice frustrazione, perché il casco impediva comunque a Niki di sentire una sola parola (Forghieri era furente perché Lauda non aveva proseguito lentamente fino a superare la linea di arrivo per la settantaquattresima volta). Nel frattempo, Montezemolo è sempre parso svolgere un ruolo piuttosto passivo, limitandosi a dare con calma consigli al team addetto alle segnalazioni.

La folla della ...tradizione

Com'è tradizione, al termine di una gara una folla di gente si riunisce sempre all'uscita dei boxes a Brands Hatch. E' un tratto lungo circa venticinque metri, in lieve salita, che va dal livello della strada dei boxes a quello della pista. Il tratto è al di fuori della giurisdizione dei commissari addetti ai boxes e, probabilmente, tutti saranno d'accordo che questi hanno tenuto la vera e propria strada dei boxes sgombra di gente durante tutta la competizione. (Probabilmente questo incidente servirà di lezione perché il controllo della strada dei boxes debba essere esteso fino al punto ove questa si unisce alla pista; non è una scusa asserire che una fermata al box verso la fine della corsa non era prevedibile).

Lauda è scattato rombando lungo la strada dei boxes, dopo il rapido cambiamento di ruota. Si è poi fermato davanti agli ultimi boxes pri-

David Hodges

CONTINUAZIONE DA PAGINA 5

ma dell'uscita (il box Lotus, per essere precisi) perché si è trovato davanti un muro di gente, a tre o quattro file. Tutti gli voltavano la schiena, perché guardavano la bandiera a scacchi abbassarsi per la vittoria di Scheckter. Inoltre, per quanto riguardava Lauda, c'era un commissario che sventolava una bandiera rossa verso la strada dei boxes. Per di più, è innegabile che l'uscita era bloccata da una vettura addetta alla pista.

FORGHIERI come Giano

Lauda ha spento il motore, è sceso dall'abitacolo con aria disperata e si è tolto il casco. A questo punto Forghieri è corso verso di lui, lungo il sentiero dei boxes, e ha continuato a maltrattarlo, come aveva tentato di fare durante la sostituzione del pneumatico, con atteggiamento chiaramente molto aggressivo. E'

QUESTER con la TOKEN?

● LONDRA - Pryce ha firmato un contratto di due anni con la UOP-Shadow, avendo pare rifiutato altri approcci fattigli da Hesketh. Inoltre si dice che Harper ha intenzione d'insistere con la **TOKEN** e di scrivere la vettura per **QUESTER** nei Gran Premi d'Austria e d'Italia.

ovvio, però, che Forghieri si è ben presto reso conto di quanto abbattuto fosse Lauda e il suo atteggiamento si è tramutato in uno di comprensione, tanto che gli ha passato un braccio attorno alle spalle per consolarlo. Montezemolo è rimasto al box.

Il team Ferrari ha affrontato la crisi in modo dovuto: la decisione di richiamare Lauda per il cambio di pneumatico, sapendo che sarebbe ugualmente arrivato terzo, è stata assolutamente giusta e quando l'austriaco si è fermato l'operazione per la sostituzione è stata esemplare. Sarebbe troppo severo dare tutta la colpa a Lauda... si approssimava alla fine di una corsa dura e, anche se in quelle circostanze il suo cervello avesse potuto funzionare come un computer, per quanto mi risulta ignorava certe informazioni d'importanza vitale (per quanto mi risulta).

Le colpe del « circuito »

Colpe vanno addebitate al circuito, per avere permesso alla gente (e a una vettura addetta alla pista) di portarsi all'uscita

dei boxes per guardare la fine della gara, cosa che succede da vent'anni. Inoltre un funzionario nell'edificio da cui si controlla la corsa, sovrastante l'uscita dai boxes e con visuale lungo la strada dei medesimi, avrebbe dovuto dire a un commissario di mandare subito via la gente, quando ha visto la Ferrari al box. E' presumibile, però, che tutti, anche gli addetti al controllo della competizione, stessero pure guardando Scheckter tagliare il traguardo.

Tutto l'infelice episodio si divide dunque in due parti: decisione sbagliata di Lauda, per la quale peraltro sarebbe ingiusto accanirgli contro, e una combinazione di circostanze all'uscita dei boxes che non avrebbe mai dovuto essere permessa, ma questo è il senno di poi.

D'altro canto, mi pare di ricordare che a Monza, non molti anni fa, vidi la folla addirittura in pista dopo che era stata sventolata la bandiera al vincitore, folla che impedì ad altri piloti di portare a termine la gara nel modo dovuto. Il mondo delle corse non è mai stato perfetto... Nei giorni successivi il RAC è stato largamente criticato per la sua incompetenza e si sono fatte proposte, del resto già udite altre volte, perché l'ente lasci il Grande Premio a una delle organizzazioni inglesi che organizzano con successo gare durante tutto l'anno. Intanto il RAC ha diramato un appello piuttosto patetico, per avere fotografie che mostrino la posizione della Ferrari di Lauda nel momento in cui la bandiera si abbassava davanti a Scheckter, foto da essere usate come prova in tribunale lunedì 29 luglio (probabilmente l'unico luogo dal quale una foto simile avrebbe potuta essere scattata sarebbe quello ove si trovano i posti più in alto nella tribuna d'onore, perché, come abbiamo spiegato, il sentiero dei boxes è sotto il livello della pista e fra i due c'è un muro).

Detrito galeotto

Da un pezzo di gomma staccatosi dal pneumatico deteriorato di Lauda si direbbe che la foratura sia stata causata da un pezzo di metallo e che il foro fosse molto piccolo. Questo potrebbe benissimo fare addebitare l'accaduto all'incidente di Stuck e quelli della Goodyear hanno commentato: « Con la quantità di detriti in pista, di vetture che avevano avuto incidenti in uno o due punti, è soltanto sorprendente che più piloti non siano stati vittime dello stesso destino ».

Fra parentesi, il motivo addotto dal RAC per rifiutare il primo reclamo della Ferrari è stato il seguente: « A Lauda è stato impedito di tornare in pista da un funzionario che proteggeva gli spettatori nelle fasi finali della corsa ». Commento talmente assurdo da essere quasi incredibile.

d. h.

Solo a quattro giri dalla fine il pilota austriaco ha capito l'errore di calcolo

Pensando al «tampone» (come a marzo)

NIKI ha sbagliato?

Tutta la verità, niente altro che la verità del momento (nero) chiave di Brands Hatch, da un'altra angolazione. Quella delle confidenze in casa (dopo). Possiamo garantirvene, senza giustificazioni o interpretazioni di comodo, l'autenticità. Al box Ferrari (che non aveva come quello Lotus un televisore su cui seguire in diretta) le immagini che venivano al video da tutti i punti del circuito, nella stupenda ripresa televisiva della BBC, cominciano a preoccupare: è il 63. **GIRO** (a parte Hodges ricostruisce ancora più dettagliatamente queste fasi). I dati del cronometraggio automatico Heuer annotano un'improvvisa perdita di secondi da parte di Lauda. Al 65 **GIRO** gli mettono fuori un cartello (un film lo documenta): **meno 10** (giri alla fine) + **9 JO** (su Scheckter) + **26 FITTI** (Fittipaldi). Il vantaggio è già scemato di qualche secondo sui giri precedenti per il brasiliano.

Che cosa accade? Sono momenti di trambusto, di preoccupazione. Ma lo sgonfiamento della gomma, che peraltro in TV i più smaliziati avvertono subito in alcune uscite di curva, non sono ancora registrabili dal box Ferrari. Poi si dirà che Lauda ha capito subito e ha visto dal retrovisore che la sua necessità di rallentare nasceva dal difetto improvviso alla gomma posteriore destra. In quel momento, però, è certo che alla Ferrari non lo sanno anche se registrano il calo di ritmo della vettura di testa.

Probabilmente non lo sa nemmeno Lauda, nonostante quello che dirà alla fine. E qui vale rifarsi ad un precedente, precisamente al 17 **MARZO 1974**. Quel giorno si correva sempre a **BRANDS HATCH** la **CORSA DEI CAMPIONI**. Anche quel giorno Lauda fece una bellissima gara di testa. Poi, proprio negli ultimi giri, (l'asfalto era bagnato fra l'altro) cominciò a subire l'attacco di Ickx che, in extremis, l'avrebbe infilato e battuto di forza. Confessò Lauda, subito dopo l'arrivo al nostro Franco Lini (vedi **Autosprint** n. 12 del 18/3/74 pag. 19): « ...la macchina si è messa a ondulare di colpo e non la tenevo che a fatica, nelle curve e sulle gobbe. Credevo che ci fosse una gomma che se ne andava e invece abbiamo visto poi che era sparito uno dei tamponi di fine corsa della sospensione posteriore... ».

Ecco, l'episodio dei tamponi. Al quale vanno aggiunti quelli di ultimi recentissimi G.P. quando, come a Nivelles e a Digione, i piloti Ferrari hanno addebitato alla degenerazione delle gomme l'impossibilità di tenere testa agli avversari di queste prove che hanno rimesso in discussione il risultato del mondiale '74. (Gioca la... favola di Fedro, quella dell' « al lupo, al lupo ». E poi quando arriva il lupo...).

Sono attimi, e un pilota può avere di questi dubbi, anche se è il più preparato collaudatore. Il comportamento della macchina denuncia analogie con altri episodi lamentati in precedenza. Forse l'equivoco diventa facile anche perché non lo si dimentichi, nello specchietto retrovisore il pilota **NON VEDE TUTTA LA GOMMA POSTERIORE MA SOLTANTO LA META'**, quella verso l'interno. E quando comincia a deformarsi e sfilacciarsi quella di Lauda, in seguito al riscaldamento del pneumatico che ha perso di pressione, lo fa nella fascia esterna.

Ecco perché crediamo all'informazione ricevuta sulla vera ricostruzione della vicenda che appunto sottolinea come Lauda non si sia accorto che a **4 GIRI DALLA FINE SOLO** della responsabilità di una gomma nell'improvvisa difficoltà di tenere la macchina in giusta traiettoria.

Anche al box Ferrari, ci risulta, la certezza che il guasto dipendesse dalla gomma si è avuta solo a 5 giri dalla fine. E' stato a quel punto solo, che a Lauda è stato tirato fuori il cartello « box » con l'invito ad entrare. Ma Lauda, che pare si sia anche difeso alla fine dicendo di non aver visto bene, non se ne è dato per inteso. E questa è una grave responsabilità, perché il pilota ha il dovere di rispondere agli ordini del box, soprattutto quando gli si comunica di rientrare. Perché lui non può sapere che cosa gli sta capitando alle spalle alla macchina! Può avere un principio di incendio, una sospensione rotta ecc.

Questa è la vera, grossa mancanza di Lauda, non solo verso il suo team, ma anche nei confronti di se stesso e degli altri piloti! E nel prosieguo degli ultimi giri è diventata anche una grossa responsabilità negativa degli organizzatori.

Il signor direttore di gara, che ha coperto la clamorosa gaffe della bandiera rossa e soprattutto del blocco del corridoio-box, che ha impedito a Lauda di riuscire in extremis per ridurre a uno il giro di distacco finale dal vincitore, perché non ha tirato fuori la bandiera nera? E' ridicolo rivendicare una necessità di sicurezza per una decisione sbagliata e poi non aver pensato anche prima a problemi di sicurezza, quando si vedeva

LAUDAtores

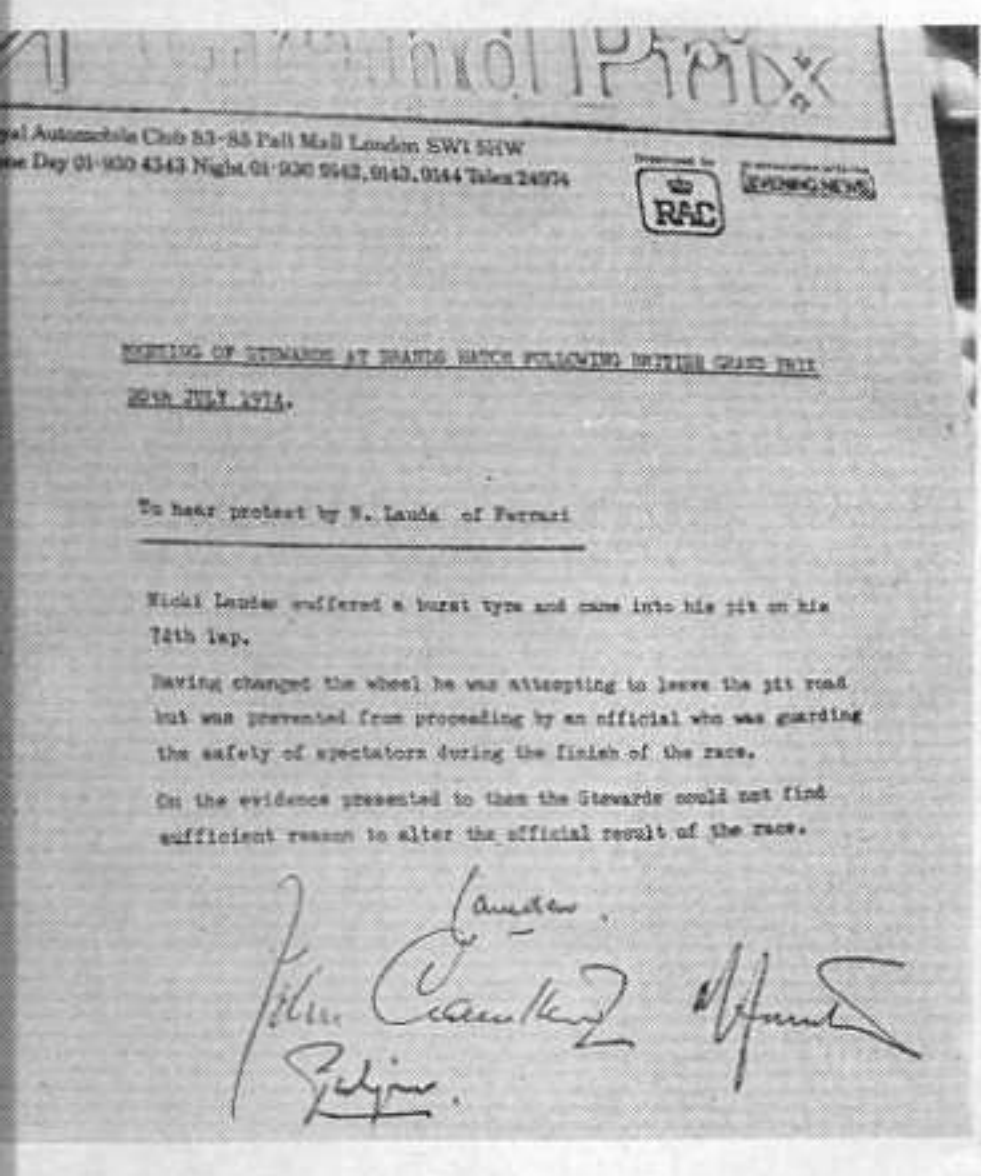
(s)fortuna iuvat...

Sono fra gli sportivi ma soprattutto fra i tifosissimi della Ferrari e di Niki Lauda, che hanno la fortuna di vedere la televisione a colori. Riprese televisive eccezionali, che inquadravano in primo piano la marcia trionfale di Lauda e della sua Ferrari.

Ma la mia gioia veniva bruscamente interrotta quando dietro Lauda si infilava quello Scheckter che se ne andava con spavalderia.

Ma come è possibile che un pilota come Lauda definito « COMPUTER » o meglio « CALCOLATORE », non si sia fermato a sostituire la ruota?

Il suo vantaggio su Jody era di circa OTTO secondi e venti su Fittipaldi ed oltre un minuto su tutti gli altri. Del resto anche Regazzoni (che tanti criticano per la sua facile demoralizzazione) si è



Ecco lo stupefacente testo dei commissari al termine della lunga discussione. Dice: « Niki Lauda ha forato una gomma ed è giunto al suo box durante il suo 74. giro. Avendo cambiato la ruota, ha tentato di lasciare la pista di decelerazione, ma è stato impedito a procedere da un ufficiale che era attento alla sicurezza degli spettatori durante la fine della corsa. Dai fatti presentati loro i commissari non hanno trovato sufficienti ragioni per modificare il risultato ufficiale della corsa ». Su questo documento la Ferrari ha basato l'appello. Non solo esso ammette che Lauda stava per completare il suo 74. giro, ma anche che è stato impedito a raggiungere la pista da un « ufficiale », e che sulla pista c'erano degli spettatori. La lettura del Codice sportivo internazionale dovrebbe essere eloquente a questo proposito. Art. 139: Doveri del direttore di corsa. « ... assicurare l'ordine sul terreno di gara, in collegamento con le eventuali autorità civili o militari incaricate... ».

Lo scioccante risultato di Brands Hatch ha scatenato l'Italia ferrarista. La passione più genuina, più viscerale e anche più ingenua, non poteva che reagire a caldo all'arezza di un risultato così strafottente, che nemmeno l'abilità di un regista alla Fellini potrebbe sperare di far accettare con credibilità non romanzesca. La rabbia è tanta, che l'esplosione di reazioni porta persino a gustosi episodi che confermano la validità del detto « chi di spada ferisce... » con quel che segue.

Leggete appunto queste lettere, esemplari-tipo degli umori generali, scelte tra le tante che abbiamo cominciato a ricevere all'indomani dell'amara testimonianza televisiva. C'è di tutto: dalla delusione all'entusiasmo comunque sopraffacente, dal dispetto alla cabala, per i giorni caldi che verranno, prima di decidere l'assegnazione del titolo mondiale 1974.

Le «CODE» di B. HATCH

Alla maniera del COR-SERA (edizione Shakespeare)

I giochi (proibiti)

22 LUGLIO 1974. Una data che si può definire « storica » nella Maranello Story. Leggiamo insieme i giornali: « Ferrari ha dichiarato: ...è certo che abbiamo due grandi piloti, una buona macchina, dei tecnici capaci e degli ottimi meccanici... ». Una affermazione così generosa, enfatica, all'indomani di una giornata amara solo per un gioco di beffa della sorte, non si ricorda in tutta la bibliografia Ferrari. Ho provato a guardare indietro, a tornare al passato, a frugare nel passato, delle cose dette o scritte, nei giornali e anche nei libri autobiografici, ma non trovo traccia di altrettanta esaltante attestazione di merito per uomini, da parte di Enzo Ferrari, (specie piloti e tecnici del suo staff) almeno nel momento in cui questi uomini vivevano le vicende agonistiche nel suo team.

Non le ricordo per Nuvolari, per Ascari, per Musso o Fangio, non le ricordo per l'ing. Lampredi, per Massignani o per Chiti, non le ricordo per Surtees, tanto meno per Ickx o per il Regazzoni del G.P. d'Italia 1970, non le ricordo per Giunti.

Certo, è una data storica, sentire Ferrari che dà tanto merito ai suoi collaboratori non solo nel rendez-vous di fine anno, proprio nel giorno in cui un assurdo gioco di sorte può rischiare di far saltare il minuzioso apparato costruito dalla fine '73, come una miniaturizzazione a circuiti stampati, per restituire il cavallino alle annate più belle di quel passato che l'ha fatto rampante.

Tre settimane fa, ricordate?, scrissi della « fantasia perduta » in questo nuovo modello di sviluppo di una formazione agonistica che aveva abbandonato la geniale improvvisazione delle scelte intuitive, nella gioia co-

Marcello Sabbatini

Signor Lauda, si vergogni non sa neppure calcolare i tempi di sgonfiamento!

Il 19 luglio, trentacinque anni dopo il suo primo anno di esordio nella Formula 1, Niki Lauda, il pilota austriaco che ha vinto il campionato del mondo 1975, si è vergognato di non saper calcolare i tempi di sgonfiamento delle gomme. La notizia è stata diffusa dal quotidiano austriaco "Die Presse".

Dal Cor-Sera di lunedì 21 luglio

L'ironia della sorte

Alle 7,30 di ogni lunedì mi fermo all'edicola dei giornali per comprare il Corriere della Sera ed immancabilmente ogni lunedì successivo a qualche G.P. di F.1 o campionato mondiale marche, alle 8 mi viene una gran voglia di sfogare la mia ira con penna e carta dopo aver letto gli articoli assurdi, fantasiosi ed incompetenti del « bravissimo » Lorenzo Pilogallo. Non l'ho mai fatto sperando in un futuro migliore. Quest'oggi però la mia pazienza e le mie speranze sono svanite nel nulla allorché apprendo il giornale già citato trovo il seguente titolo: « Signor Lauda, si vergogni, non sa neppure calcolare i tempi di sgonfiamento! »...

In quell'articolo il giornalista asserisce che il « Computer » ha sbagliato e quindi non è più « Computer » ma « ahimè » è solamente un comune mortale e praticamente dal 20 luglio del 1974 è caduto un mito...

Si ricordi Pilogallo che l'appellativo « Computer » glielo avete affibbiato voi giornalisti a Lauda e se ha sbagliato (ammesso che lo abbia fatto) la colpa non è del « Computer »...

Purtroppo in Italia lo sport è rovinato proprio dai giornalisti incompetenti, basterebbe sfogliare i vecchi giornali e rendersi conto di come voi (Corriere della Sera) siate capaci di portare alle stelle colui che vince per 10 volte di seguito e buttarlo giù con la stessa facilità non appena compie un passo falso. Ma il vostro è solo gusto di scrivere, scrivere e scrivere per poi vendere, vendere e vendere. Vi servite anche dei corpi carbonizzati da 200

che la Ferrari n. 12 perdeva pezzi di gomma nella fase finale, creando seri rischi per tutti gli altri piloti. (Prima si era pur fatto rientrare Migault che stava continuando con l'alettone rotto della sua BRM).

Ma torniamo alla fase finale. A 4 giri dalla fine finalmente Lauda capisce che ha una gomma sgonfia. Ma non se ne dà per inteso e continua, avendo calcolato nel suo cervello elettronico che può farcela ancora a tenere la terza posizione su Fittipaldi. Ma, a due giri dalla fine, anche Fittipaldi lo infila e poi una brutta sbandata in una curva interna lo convince che è preferibile ormai fermarsi.

E' appunto mentre Scheckter lo doppia, cominciando l'ultimo giro, che Lauda si ferma al box. Adesso però è troppo tardi. Dirà poi l'ing. Caliri: « Lauda non ha corso con noi nei prototipi, altrimenti saprebbe che i nostri meccanici fanno miracoli di tempo nel cambio di gomme. Se si fosse fermato prima, forse avrebbe mantenuto un margine su Fittipaldi o perlomeno con tutte le gomme a posto avrebbe potuto giocare ancora per la riconquista immediata del secondo posto ».

Ma l'ing. Caliri deve avere dimenticato un particolare: che nel G.P. di Spagna al Jarama fu proprio l'eccezionale abilità dei meccanici Ferrari, che cambiarono quattro gomme in una manciata di secondi, a offrire l'occasione inappellabile al primo rush del pilota austriaco. Ecco perché pensiamo, che piuttosto sia stato il ricordo del tampone di marzo a indurre il pilota austriaco all'errore.

Comunque è qui che, sugli errori di Lauda, si innesta l'errore della direzione corse Ferrari. Alla poco autorevole esposizione dell'ordine immediato di rientro al box, si aggiunge la mancanza di reazione intuitiva finale al momento in cui, al 74. giro, la macchina di Lauda finalmente rientra, mentre i meccanici pensano già di non dover cambiare più la gomma.

Il solo ing. Forghieri, più esperto di tutti, e che quest'anno non ha obblighi di direzione della corsa, ha uno scatto di reazione e urla: « Mandatelo via, mandatelo via! Fategli tagliare il traguardo di questo giro, non c'è più tempo (non dimentichiamoci che il box Ferrari è al centro — come spiega Hodges — in corrispondenza del rettilineo d'arrivo e la linea di traguardo è qualche metro appresso all'uscita dei box). Ormai il cambio della ruota è inutile perché Scheckter sta percorrendo il giro finale e può arrivare da un momento all'altro.

Per conquistare almeno due punti di classifica iridata, che conserverebbero a Lauda comunque il primo posto nel conteggio del mondiale, basta che tagli il traguardo alla meno peggio. Ma sono attimi e, mentre Forghieri grida, i meccanici hanno già cambiato la gomma. Intanto nessuno ha pensato di mantenere il corridoio sgombero, anzi là in fondo è già pronta una macchina della direzione corsa che riaprirà il circuito, mentre alcuni addetti hanno già tirato il filo che impedirà l'accesso dai box sulla linea del traguardo.

Qui Lauda ha un attimo di esitazione: si porta avanti verso l'uscita, mentre un commissario gli agita la bandiera rossa, Forghieri poi gli rimprovererà mancanza di decisione; magari con qualche rombante « sgassata » si sarebbe fatto largo. Intanto è piombato Scheckter e la bandiera a scacchi giustificherà il definitivo veto all'uscita della Ferrari, peraltro già abbandonata in fondo ai box dall'indispettito Lauda.

E sarà questa l'ultima rinuncia sbagliata, per vantare il diritto ad una diversa classifica finale. Come sarà appunto l'obiezione dei responsabili degli altri team, quando verranno interpellati dagli organizzatori sulla eventualità di una modifica della classifica d'arrivo. Fair play a parte, nessuno dei rivali si sente comunque di concedere al ferrarista due punti, che potranno risultare decisivi alla fine del campionato, considerando che la mancata conquista di questi due punti sono dovuti, inefficienza della direzione corsa a parte, a due chiarissimi errori del pilota e della direzione squadra interessata.

sab.

Mentre AUTOSPRINT è in stampa, a Londra il Reale Automobile Club inglese esamina il ricorso, anticipato da un duro (e beffardo) telegramma di Enzo Ferrari ai responsabili sportivi londinesi. Vedremo se ...il RAC avrà trovato la foto-documento che cerca sulla « posizione di LAUDA » nei secondi decisivi, dell'ultimo giro in uscita dal box, per difendere l'assunto della direzione corsa. Comunque finisca il reclamo (al RAC o alla CSI), c'è il pericolo che si apra una reazione a catena nelle prossime corse.

fermato a sostituire le gomme, eppure dal settimo posto è risalito sino al quarto. Io penso che anche Lauda se si sarebbe fermato, sarebbe riuscito ad arrivare almeno in quinta posizione, prendendo punti preziosi per il mondiale.

Certo che volendo contare il punteggio pieno per Lauda sia per Brands Hatch che per Montecarlo, forse il mondiale Conduttori avrebbe preso una certa piega; mentre ora nelle rimanenti cinque gare il nervosismo di Lauda crescerà al punto tale da poter compromettere que-

sto campionato che sabato 20 luglio 74 doveva essere già tricolore.

Marcello Garifo - Bovisio (MI)

Pareva il ripetersi del clamoroso successo dell'Olanda quando un maledettissimo pneumatico va a farsi benedire. Così ha vinto la Tyrrell.

Niki forse ha sbagliato a non fermarsi subito al box però bisogna dire che forse

LAUDA ...tores

CONTINUAZIONE DA PAGINA 7

visto che si era all'ultima fase della corsa fermarsi o no non avrebbe cambiato nulla.

E quello che mi fa arrabbiare di più è vedere un Fittipaldi che fa una gara modesta arrivare secondo e balzare in testa al mondiale; un Regazzoni in gran vena, controllare agevolmente un Peterson deciso a farci vedere i sorci verdi, fermarsi ai box e perdere la posizione degnamente conquistata.

Questo mondiale non vuole decidersi a assumere colori totalmente rossi una volta è il dinoplex un'altra i pneumatici, e gli altri godono, però io continuo a sperare, visto che nulla è ancora deciso.

Ivan Rosso - Torino

lepre (pardon, di coniglio) e Regazzoni il ruolo di fare la corsa di attesa e di favorire la marcia di Lauda. Se vogliamo vedere la classifica ci rendiamo conto che Lauda vince una gara, arriva secondo a quella successiva e poi si ritira per le due gare che seguono, perciò Lauda dovrebbe ritirarsi in Germania, vincere in Austria, arrivare secondo (speriamo dopo Merzario) in Italia e non prendere punti nelle due gare americane.

Carmelo Canteruccio - Napoli

Vi è ancora da parte della stampa e degli organi di informazione in genere, una certa titubanza nel dare a Cesare quel che è di Cesare. Mi spiego: Niki Lauda. E' indubbiamente il più forte pilota F. 1 oggi sulla scena, ha dominato tutti i Grandi Premi fin qui svoltisi come e quando ha voluto (salvo i primi e quello di Svezia che rimane perlomeno « misterioso »), al Nurburg, poi, sono certo che se ne andrà soletto come e meglio di quanto faceva J. S. Ha due cose contro:

L'uovo di Colombo

In tema dei « freschi elogi » « ai tecnici » da parte di Ferrari c'è da chiedersi se in questa valutazione positiva di capacità si possa comprendere anche l'« ex » Sandro Colombo, l'ingegnere capo del team tecnico modenese che diresse l'anno scorso la squadra Ferrari e che poi andò via nel quadro della rivoluzione liberatoria, insieme con i piloti giubilati. La compartecipazione al riconoscimento di oggi è da ipotizzare, se valida o meno, tenendo presente una piccola cronistoria.

ANNO 1971: l'ing. Forghieri con i suoi capaci collaboratori Rocchi e Salvarani, « vara » la Ferrari B2. E' un'alternativa poco felice ai successi della B1. Pur vittoriosa scodinzolando a Brands Hatch, nella Corsa dei Campioni, la maturazione della B2 non è a livello del debutto felice. E non c'è verso di metterla a posto nemmeno nel 1972. Salta Forghieri e nasce il poker tecnico Colombo, Rocchi, Salvarani e Caliri. Sono loro che collegialmente progettano nell'inverno la monoscocca B3, dopo aver inutilmente tentato la strada di svariate modifiche sulla B2 di Forghieri e C. che non riesce a dare chance competitive alla Ferrari.

ANNO 1973: La B3 non riesce a decollare se non sul finire di stagione, quando comincia la nuova rivoluzione tecnica nella Ferrari e la monoposto, adesso modificata da Forghieri, in tandem con Rocchi e Salvarani, mostra di riprendere vitalità nelle corse di fine stagione quando è affidata a Merzario.

ANNO 1974: La B3 monoscocca super modificata da Forghieri, Rocchi e Salvarani spopola.

EQUAZIONE: se la B2 progettata da Forghieri, Rocchi e Salvarani non riuscì a dare risultati nemmeno con le modifiche ideate da Colombo, Salvarani e Rocchi (assente il solo Forghieri), la B3 monoscocca progettata da Colombo, Rocchi e Salvarani riesce a mostrare i suoi pregi quando la rielabora Forghieri, sempre con Rocchi e Salvarani, quale è la X? Le « incognite » Forghieri e Colombo possono dire ciascuno di aver contribuito al pari e patta. E allora, se non altro, non c'è da accumulare nell'elogio l'ing. Colombo, per giustificare gli elogi a tutti. Ci risentiremo a... Philippe!

① il carattere, con quel po' di presunzione (ma lo è?); l'ho seguito bene a Monaco scrutandone la particolare personalità che peraltro a me risulta simpaticissima ed estremamente positiva;

② la sfortuna, una tenace sfortuna.

Eh sì, spiegatemelo voi come potrebbe perdere in Germania o in Austria o altrove jella a parte, ad opera di chi? Quest'anno il duo Niki-Ferrari avrebbe benissimo potuto vincere ovunque, fino alla fine, e nessuno avrebbe trovato nulla da ridire. Ma un pilota che va così non è il più forte? Da quanti anni in casa Ferrari, in casa nostra, non si aveva un simile « temperamento » in abitacolo? Da molti, da troppi. Trovo quindi ingiusto che si vogliano « elemosinare » i 2 punti di Brands Hatch, se non attribuiscono la presuppunta futura necessità al presupposto perdurare della sfortuna al Niki.

Domenico Schievano - Pinerolo

I giochi proibiti

CONTINUAZIONE DA PAGINA 7

me nella rabbia, per uno schematico catalogare di emozioni e di scelte programmate e controllate. Ed ecco che, all'improvviso, in questo meraviglioso laboratorio agonistico si inserisce il granello di un imprevisto a dieci giri dalla fine di un G.P., che poteva già costituire la pedana di decollo verso il trionfo iridato 11 anni dopo. Quel G.P. basta da solo a mandare in blocco un gioiello di preparazione, a far saltare i pezzi di un mosaico! Nel momento in cui il pilota autodefinito robot o computer (anche se nessuno se ne accolla ora la paternità), deve fare la sua scelta di fantasia (mentre dall'altra parte del muretto c'è chi dovrebbe imporgliela razionale) salta tutto, i calcoli sballano, una corsa è persa alcuni punti di classifica iridata che, da soli, bastano a rimescolare il cocktail della speranza e delle ambizioni nella successione a Stewart. Quando occorre quel guizzo di fantasia, essa è ormai perduta nel dedalo della super programmazione, che non può concedere e concedersi se non i lussi del tutto-previsto.

Poi scoppieranno le polemiche, dicono. Almeno ho letto. Ben strane polemiche se la domenica, il lunedì, il martedì dopo Brands Hatch, quei giornali che ne parlano, che scrivono del fatto sono tutti solidali, tutti concordi nel voler evitare polemiche e si sforzano di non trovare accuse di alcun genere per comportamenti sbagliati di checchessia. E allora non capisci. Ma chi le fa queste polemiche? Lo stesso Drake, in genere ricordato sprezzante e impietoso per ben altri episodi, appena negativi, non ha nulla da dire. E allora? Dove sono i «...falchi travestiti da difensori d'ufficio di ex piloti della Ferrari o di mancati piloti Ferrari...» che « sfruttano l'occasione propizia ». Dove leggere quei «...certi organi di stampa che trovano spesso i cancelli sbarrati alla Ferrari, e che avranno certamente modo di scagliarsi contro il comportamento di Lauda...»?

Excusatio non petita, accusatio manifesta, dice la saggezza giuridica latina. Allora sono i fantasmi, non i falchi che volano bassi. Ma non ti spieghi se è improvvisa abilità in discorsi da Marcantonio ai funerali schespiriani di Cesare o se è semplice coda di paglia a far giocare d'an-

ticipo. Il 22 luglio AUTOSPRINT non è ancora in edicola e, a meno di non fare il processo alle intenzioni, non c'è alcuno che possa sapere se esso recherà un violento « j'accuse » (chissà poi perché) o la semplice annotazione di un computer che ha fatto tilt, (come ammette lo stesso Lauda, da pilota riumanizzato, col nostro intervistatore). Se c'è la cronaca della rabbia di Forghieri (registrata giudiziosamente dal serio Hodges), specie per quello scendere a macchina di Lauda al primo accenno di bandiera rossa, che valeva rinuncia ai propri diritti al taglio comune di traguado appena data bandiera a Scheckter, o non persino la violenta filippica di un Franco Lini per la declassata organizzazione inglese.

La coda di paglia, appunto. E' quella che fa dimenticare la vera realtà di questa vicenda. Di un Ferrari che può essere comunque felice perché è oggi l'unico in Italia in grado di accentrare un tal plebiscito di partecipazione solidale di stampa alla sua fatica. E non succedeva da anni! (Un Fanfani avrebbe di che mordersi le dita per l'invidia). Pensate solo a un anno o due fa, invece... E non deve essere soltanto perché vince.

Se qualcuno promette di non capire male o di scoprire ingiustificate presunzioni, vogliamo spiegarglielo allora questo segreto, commendatore? E' un giochetto, no? Un giochetto che si addice a tanti in questo paese guastato dal Machiavelli. Ricorda ingegnere, quel giorno a Maranello, quel giorno di molti, molti mesi fa? Quando trovò occasione per ripetermi come potesse costarle tanto, in giudizi rabbiosamente negativi « nell'altra stampa », quella che lei definiva « l'amicizia per AUTOSPRINT » e — bontà sua — per il sottoscritto? Ricorda le coincidenze, maliziosamente conteggiate? Ricorda le litanie di alcuni suoi diretti o intimi collaboratori che lamentavano di leggere al martedì in AUTOSPRINT « le notizie sulla Ferrari »? Un prezzo pesante, una croce grossa da portare, lamentava. Ricorda la partenza a testa bassa contro il taglio dell'appoggio Fiat, per il quale non ebbe eco se non sulle nostre piccole colonne?

E ricorda allora cosa le dissi? Che lei avrebbe sempre potuto scegliere tra il dispetto di tanti e la solidarietà di pochi. Il conto le sarebbe comunque convenuto rovesciato. Sì, senza farci grandi machiavelli sopra, un AUTOSPRINT poteva ben barattarlo con tutte le altre gelose testate. Una tesi sola sulla quale apparissero diversi punti di vista et voilà, la cartina di tornasole avrebbe mostrato subito in reazione la validità dell'assunto: tutti per lei a dispetto di uno! Come è puntualmente avvenuto. E' meschino ma purtroppo è così! C'era un pilota che l'infastidiva? Semplice! Bastava prenderne le parti e i colleghi a sostenere l'opposto! E' infantile, banale, eppure è stato proprio così, vero? Il conto torna.

Cosa voleva dire la preoccupazione di una cosiddetta amicizia? Ma l'amicizia, se quella che c'è è vera, ha ben altro metro e terreno su cui valutarla e fondarsi. L'amicizia è seria. Il resto è diverso. E' un'altra cosa, una cosa sulla quale magari giocare a scoprire anche gli infantilismi e le code di paglia. E' stato un bel gioco vero? Un gioco di... fantasia (non perduta). Anche se irriterà, adesso, averlo scoperto.

m. s.

Vorrei complimentarmi sinceramente con la B.B.C. per la trasmissione davvero spettacolare che ha trasmesso e che dovrebbe essere di lezione per la nostra RAI, che malgrado i suoi sforzi (chiamiamoli così) riesce a trasmettere solo delle immagini che rasentano la monotonia, compresi i suoi telecronisti, forse fatta eccezione di Poltronieri che si è dimostrato veramente all'altezza della situazione nella telecronaca di Brands Hatch e certamente migliore di Piero Casucci.

Ormai si sta confermando uno dei campionati mondiali di F. 1 più entusiasmanti degli ultimi 10 anni che vede a 5 prove dalla fine 4 piloti nel giro di due punti tra i quali i due della Ferrari. La cosa che piuttosto mi lascia arrabbiato e perplesso è il fatto che la Ferrari debba perdere dei punti preziosi per delle inezie.

Ormai si sta rivelando chiara la tattica di Ferrari che dà a Lauda il ruolo di

Prodotti dalle

FONDERIE



ZETA

S.p.A.

per tutti i tipi di auto,
in nove modelli

Fonderie ZETA spa - V.le Trento 37/a - SACILE (PN)
Telefono 0434/71059-72265

PEG
CERCHI IN LEGA

L'ironia della sorte

CONTINUAZIONE DA PAGINA 7

litri di benzina per tirar giù dieci colonne di inchiostro...

Ci avete stufati caro Pilogallo e C. con i vostri articoli, forse sarebbe meglio che vi dedicaste una volta per tutte a scrivere romanzi da strapazzo o fumetti dove tutto finisce sempre bene e dove le automobili da 300 all'ora fanno ancora parte di un tempo futuro, di là da venire.

Tito Ricci - Sesto S. Giovanni (MI)

...Ieri ho letto il « Corriere della Sera » e a pag. 13 ben due articoli, uno a firma di Lorenzo Pilogallo e l'altro a firma di Fulvio Astori. Mi voglio soffermare sull'articolo di Pilogallo (che ti allego) a titolo « *Signor Lauda, si vergogni non sa neppure calcolare i tempi di sgonfiamento!* » nel quale sono scritte un sacco di falsità.

a) Si accusa la stampa sportiva (quindi Autosprint che è l'unico giornale specializzato) di aver aizzato i tifosi contro Niki Lauda.

b) Considerano Lauda un imputato facendogli un processo in piena regola.

c) Cominciano le domande dell'accusa (Pilogallo) affermando che se al posto di Lauda ci fosse stato un italiano Ferrari lo avrebbe « fatto a polpette ». Lo si accusa di egocentrismo, facendolo diventare un dipendente di un ditta e che lui deve pensare allo stipendio e alla « ditta » e non alle ambizioni personali.

d) Ecco l'accusa più falsa e ipocrita: Niki viene accusato di tradimento verso la Ferrari, le parole dell'accusa sono: « *Lei, signor Niki Lauda, ha "tradito" la Ferrari che, con un clamoroso errore ha riposto troppa fiducia in un mercenario del volante* ».

e) Lo si accusa di inesperienza, nonostante sia considerato un « computer ».

f) Infine vengono messe in bocca all'imputato parole false: « *Mi avete sgonfiato* ».

Ora vorrei fare considerazioni su questi punti: Lauda non ha nessuna colpa se non si è fermato ai box, per conto mio, perché erano Montezemolo e C. che avrebbero dovuto provvedere e non il pilota che corre sul filo dei 300 kmh.

Lauda non è un traditore e neanche un mercenario del volante ed inoltre Ferrari non ha commesso errori nella scelta dell'austriaco che si è dimostrato un vero campione.

Se Lauda non ha calcolato bene i tempi di sgonfiamento, e questo non è affatto dimostrato (perché Pilogallo non prova a vedere cosa succede su una macchina a 300 kmh e vedere se riesce a pensare a qualcosa?), è perché nessun pilota è un computer, ed in ogni caso anche i computer possono sbagliare, perché non può sbagliare un uomo?

Infine c'è una frase del giornalista, anzi pseudo-giornalista che fa rabbrivire: « *Noi vogliamo essere generosi, non è nel nostro stile infierire sui poveracci* ». E allora perché è stato scritto questo articolo? per far divertire i lettori del CorSera? Per concludere: faceva comodo al Pilogallo quando Niki vinse a Jarama e Zandvoort e quando era in testa al mondiale, ora solo per un piccolo errore viene trattato da traditore, mercenario e via di seguito; cose false che nascondono, dietro l'ignoranza di certi giornalisti e la facilità di false accuse nel buon nome del giornalismo nazionale.

Ora concludo, mi scuso per averti disturbato con questa mia letterafiume, ma ne sentivo la necessità, ti saluto cordialmente e: VIVA FERRARI, VIVA LAUDA, VIVA REGAZZONI.

Mauro Spanò - Padova

Ecco, questo è quanto può capitare (è un insegnamento) a quei giornalisti che sono troppo abituati a scrivere con la presunzione del principe della penna. Sì, cari lettori che ci avete inviato lettere come queste dei signori Ricci e Spanò, è un esempio tra i tanti. Perché, come avrete capito dall'articolo accanto, il cronista critico del « Corriere della Sera » stavolta ha fatto come l'uomo politico, abituato a parlare con ermetismi. Ha voluto scrivere un articolo in punta di penna (nella sua

marlo computer, fra l'altro, era stato proprio lui, il suo indiziato, e altri colleghi si erano aggiogati con facilità al carro della trovata.

Invece, proprio su AUTOSPRINT, nell'intervista del sottoscritto al pilota austriaco a Fiorano, fu sottolineata la risposta del Niki: « Non sono un robot, sono un uomo ». Ecco perché, se c'era chi poteva, con un pizzico di sorriso sdrammatizzare l'amarezza di Brands Hatch era (ed è stato) proprio AUTOSPRINT. Quel titolo di copertina di una settimana fa sulla foto-a-scintille « il robot ha fatto TILT », voleva appunto sottolineare questo.

Vuole che le confessi una cosa? Proprio la scalogna nera di Brands Hatch mi ha fatto ritrovare simpatico Niki Lauda. Perché, diciamoce-

Il sasso (in bocca)

Tra le tante verità ironicamente inserite nel contestato corsivo del Corsera, ma peraltro vere, c'era quella: « ... Lei sa, signor Niki Lauda, che se un pilota italiano si fosse comportato così Enzo Ferrari ne avrebbe fatto polpette?... ». Certo che sarebbe stato così! Basta sfogliare collezioni di giornali appena recenti, per esempio di un anno fa.

Targa Florio 1973. Ricordate? Scrivemmo: « ... Merzario fora verso la fine del primo giro, arriva al box con la gomma sgonfia, la cambia, prosegue, fa uno spettacoloso inseguimento e si riporta al terzo posto nel secondo giro, infine rompe il semi asse a Cerda. Appena arrivata questa notizia al box, le accuse dei tecnici sono tutte contro Merzario. Tra l'altro Enzo Ferrari viene convinto che il pilota comasco aveva camminato con la ruota sgonfia per una ventina di chilometri, causando le vibrazioni colpevoli della rottura... ».

Per la cronaca, qualche giorno dopo a Montecarlo, Ickx rompe un semiasse in F. 1. Ma nessun cronista italiano (meno quello di AUTOSPRINT) ha niente da dire. Come, tra l'altro, non avevano avuto niente da dire quando, in quella stessa Targa Florio, Ickx sbagliò banalmente una curva finendo fuori. Anzi lo coprirono con l'attenuante di un sasso tra le ruote.

Per dirlo alla siciliana: il sasso in bocca, che tutti si tennero in quella occasione, come se lo sono tenuti adesso in Inghilterra.

Un sasso che viene sputato solo quando c'è da colpire il pilota italiano in giubilazione a Maranello! Sì, proprio come è scritto in quel corsivo: « lo sa che se un pilota italiano si fosse comportato così, Enzo Ferrari ne avrebbe fatto polpette?... ».

Appunto.

idea) per anticipare e bollare i « falchi critici di Lauda » e invece non si è accorto che rischiava di farsi intendere male. Come è appunto capitato!

Certo non è da tutti riuscire nell'efficacia della immagine capovolta, a mo' delle inimitabili pagine del « Giulio Cesare » di Shakespeare o dei gustosi paradossi del grande columnist americano Arth Buchwald. La reazione suscitata, da quella che voleva essere più che una difesa di ufficio del « robot » di Maranello, è peraltro anche frutto di alcune verità essenziali che si celavano nel doppio gioco di quell'articolo, diventato boomerang, dopo che doveva servire come grimaldello per colpire AUTOSPRINT o perlomeno alcuni commentatori di questo giornale, troppo facilmente accusati per i loro giudizi sul pilota austriaco della Ferrari.

Con la generosa ingenuità della passione, cari amici, si rischia purtroppo di cadere in queste trappole. Anche perché, permettetemelo, voi siete abituati ad una rivista come AUTOSPRINT dove, nel bene e nel male, giuste e non giuste, accettabili o no, si dicono le cose per quelle che sono, o che si pensa siano. Senza giochi di parole, senza complicati machiavellismi, senza alchimie.

Può costare, questo. Ne sa qualcosa appunto il sottoscritto che, a volte, ha dovuto aspettare mesi e stagioni (ricordate Amon, o Ickx?) per avere ragione in certi suoi giudizi. Invece, quando si gioca con le parole, si finisce per giocare anche con la verità e con i sentimenti. E capitano questi « sgonfiamenti »...

Certo, signor Ricci, lei giustamente ha rilevato che non c'era il diritto, soprattutto da parte di chi le ha offerto spunto nel ritaglio, di « accusare il computer ». Perché a chia-

lo pure, fino alla domanda-frecciata di quel giorno a Fiorano, né lui né i suoi più o meno aulici consiglieri avevano mostrato di adombrarsi per quel paragone col computer, per quella idealizzazione standardizzata cara a una certa retorica del mondo '70. La ferrea logica della computerizzazione anzi compiacereva.

Invece quel saltar di valvole (cerebrali) a Brands Hatch, ha ridato a quell'ambizioso giovane venticinquenne la giusta dimensione umana dei « piloti-veri, quelli che si apprezzano di più. Cioè i piloti non superman o super-robot ma uomini qualsiasi, di tutti i giorni, con pregi e difetti, con capacità certo inimitabili e fuori della media ma esposti anch'essi all'improvvisa manifestazione di uno scatto di nervi, di una rabbia, di una gioia, di un sorriso, di una lacrima.

A parte leggete di quella che è stata la VERITA' VERA degli attimi amari di Brands Hatch. Certo Lauda ha fatto degli errori, errori che forse altri piloti non avrebbero fatto e che lui ha commesso solo perché, probabilmente, la carica che gli era stata data in questi mesi era diventata eccessiva, per un giovane che all'improvviso si è trovato tra le mani, ancora non del tutto esperte, un mezzo tanto competitivo col quale portarsi al livello, se non al di sopra, di altri affermati campioni.

E' proprio tutto quello che abbiamo tentato di spiegare nei nostri articoli delle passate settimane. Nessuno contestava e poteva avere la presunzione di contestare in assoluto la possibilità che Lauda avesse doti da pilota di primo piano. Quello che si contestava era l'ingiustizia di offrire ad un pilota austriaco (qualificato e capace quanto si vuole) quelle chances di successo che,

di contro, si negavano ad un pilota italiano!

Desidero dire qui una cosa, una volta per tutte. Le mie argomentazioni su questa vicenda ferrarista '74 in funzione delle scelte effettuate nel settembre '73 sono frutto anche di una dolorosa esperienza passata. Ed ecco perché, come giornalista da corsa dopo il 1958, lo avrei fatto — se ci fossero stati i meriti — con un pizzico deciso di nazionalismo in più. Come si fa in una famiglia qualsiasi, dove è naturale sostenere i familiari, i parenti e gli amici nei confronti di estranei.

Nel '58 accadde un episodio doloroso. Dalla scomparsa di Ascari, quell'anno era la prima volta che la Ferrari poteva concretamente sperare di riportare un pilota italiano al campionato del mondo. Quell'italiano era Luigi Musso. Le corse, fino a quel disgraziato G.P. di Reims del 6 luglio, vedevano figurare Musso al secondo posto della classifica iridata in tandem (nella lotta con Fangio allora su Maserati) con un compagno di squadra, l'inglese Hawthorn.

Ma la Ferrari, fino a quel giorno di luglio, non volle scegliere il pilota da sostenere come numero uno nella conquista del titolo. Luigi Musso non ebbe le agevolazioni che a chiunque apparivano giuste e logiche. Non sto qui a rivangare l'angoscioso valhalla che costò quell'anno la riconquista, con l'inglese Hawthorn, del titolo mondiale da parte della Ferrari. Non sto qui a ricordare altre esaltanti e tristi coincidenze e comportamenti seguenti. Testimonio soltanto la contrapposta realtà di oggi, con la giusta e doverosa valutazione della nuova stella austriaca, che certo suona amaro contrappunto a tante vicende analoghe del passato remoto o prossimo di Maranello.

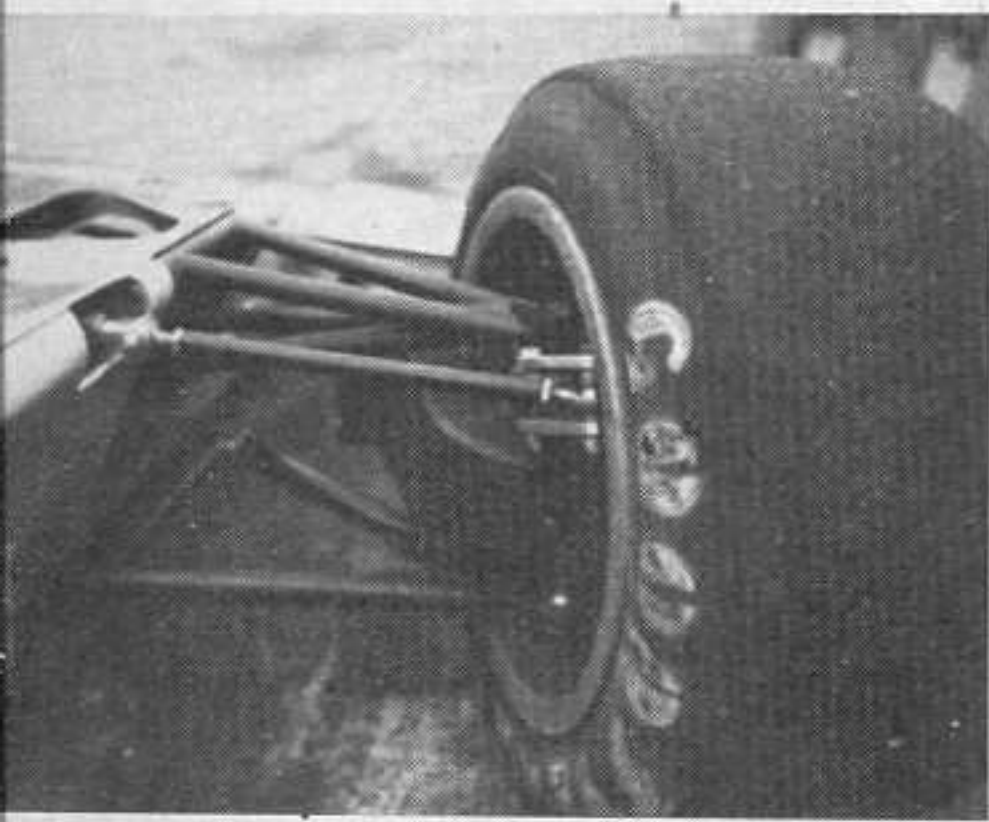
Mi auguro che i lettori di AUTOSPRINT adesso abbiano capito. Senza avvilire i giudizi su alcuni miei scritti con la troppo facile accusa del dispetto retorico. La rumanizzazione a pilota-uomo e non pilota-robot, del Lauda di Brands Hatch, esposto anche alla malasorte delle sue reazioni sbagliate, mi ha offerto questa occasione di chiarimento. Con una appendice. Non dimentichiamoci, cioè, che il sostegno offerto a Lauda in questa stagione da parte della Ferrari, che di contro ha messo in difficoltà un pilota come Clay Regazzoni (fosse pure nella parabola discendente della carriera ma la cui grinta di Brands Hatch lo ha mostrato più che mai ai massimi valori mondiali) aveva una più o meno inconscia motivazione: la necessità di dimostrare, evitando fazioni polemiche, che la scelta fatta con lui, ai danni di un pilota italiano (in quel momento ai suoi stessi livelli pratici) non era sbagliata! Oltre, poi, a confermare la inconfessata abitudine della casa di Maranello di preferire che, a vincere con le sue macchine, siano piloti non ancora di nome, al posto di un campione collaudato.

La storia Ferrari è piena di questi episodi dei quali hanno fatto le spese piloti come Fangio, o i mai ingaggiati, da Moss per arrivare sino a Stewart e Fittipaldi! Ecco perché non è malizia sostenere che, forse Regazzoni non è riuscito a figurare, come tutti si aspettavano quest'anno, perché la sua macchina non è la macchina del giovane partner. E non sarà malizia affermare, a campionato mondiale conquistato (auguriamocelo), che Lauda avrà certo vinto per le sue qualità, ma soprattutto perché aveva un mezzo appena migliore. Che è poi quanto si disse, quando Ludovico Scarfiotti riportò sull'albo d'oro del G.P. d'Italia un nome italiano: « Certo, aveva venti cavalli in più! ».

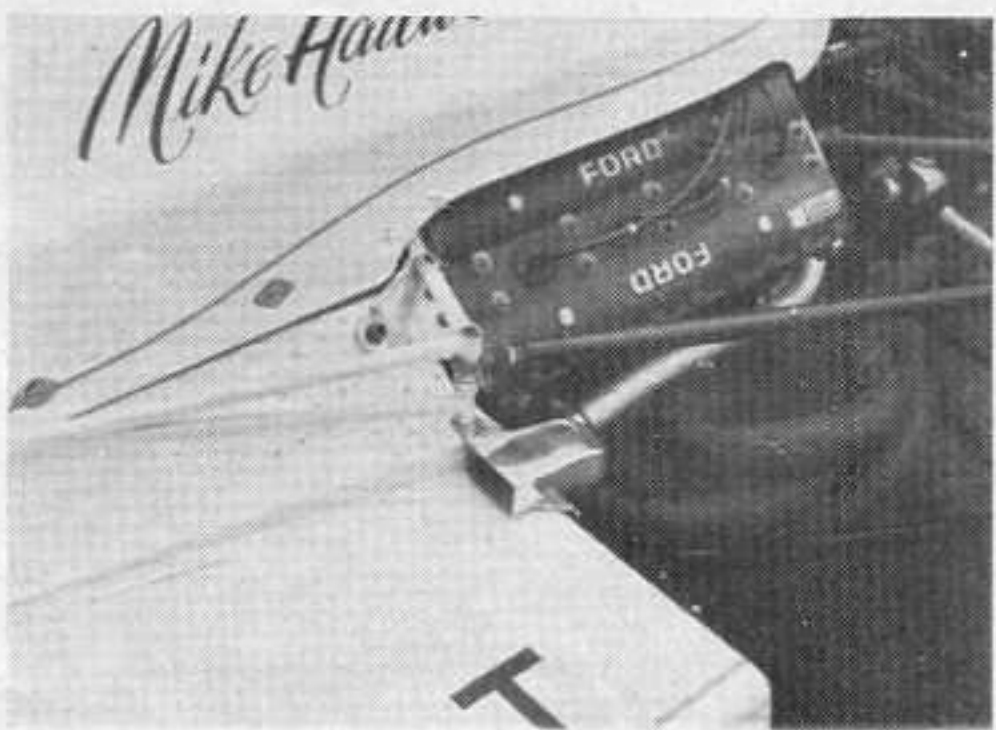
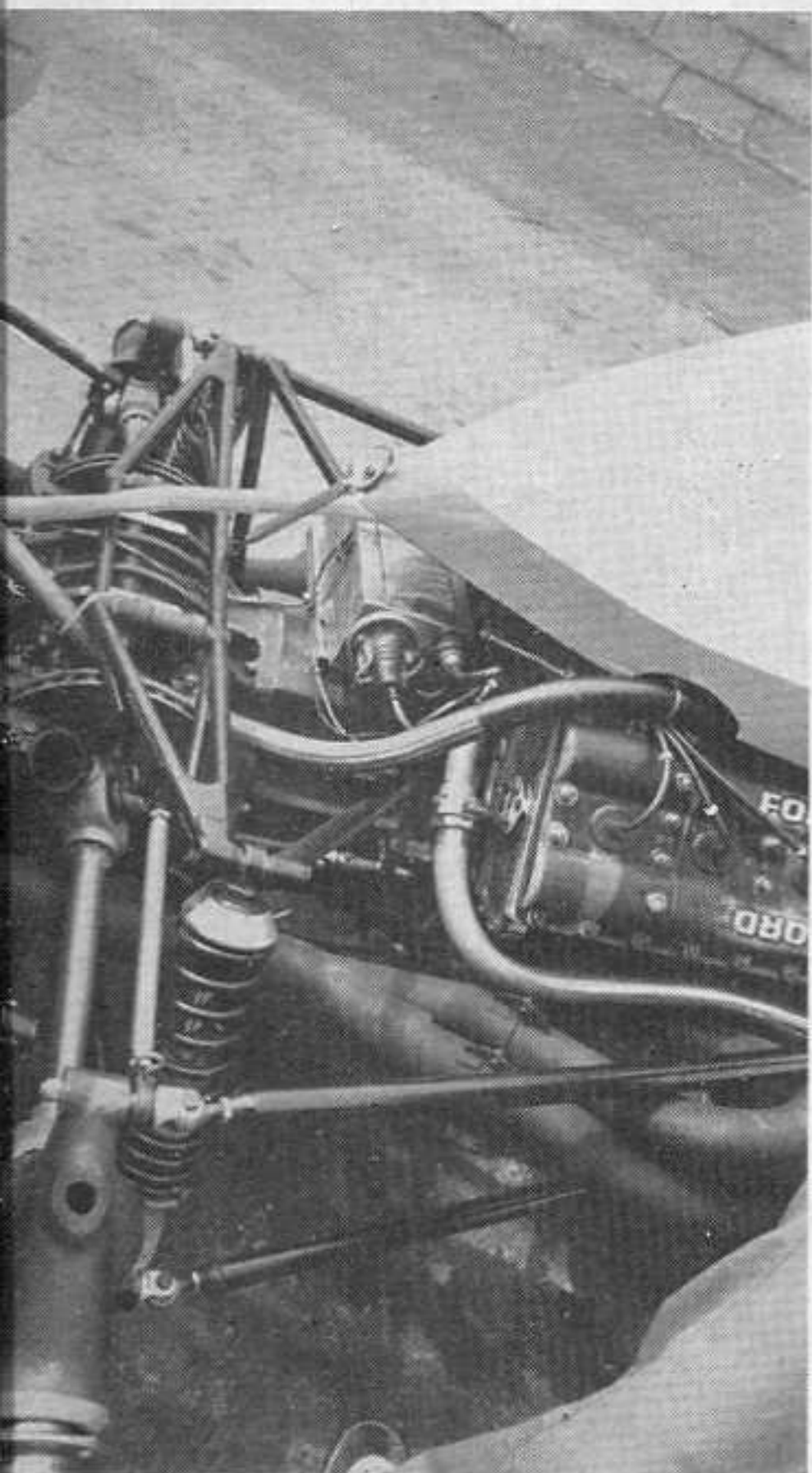
Analizzando (col senno del poi) il grande lavoro dei progettisti inglesi alla vigilia di BRANDS HATCH, possiamo capire come si vorrebbe concretare l'ambizioso recupero anti-FERRARI



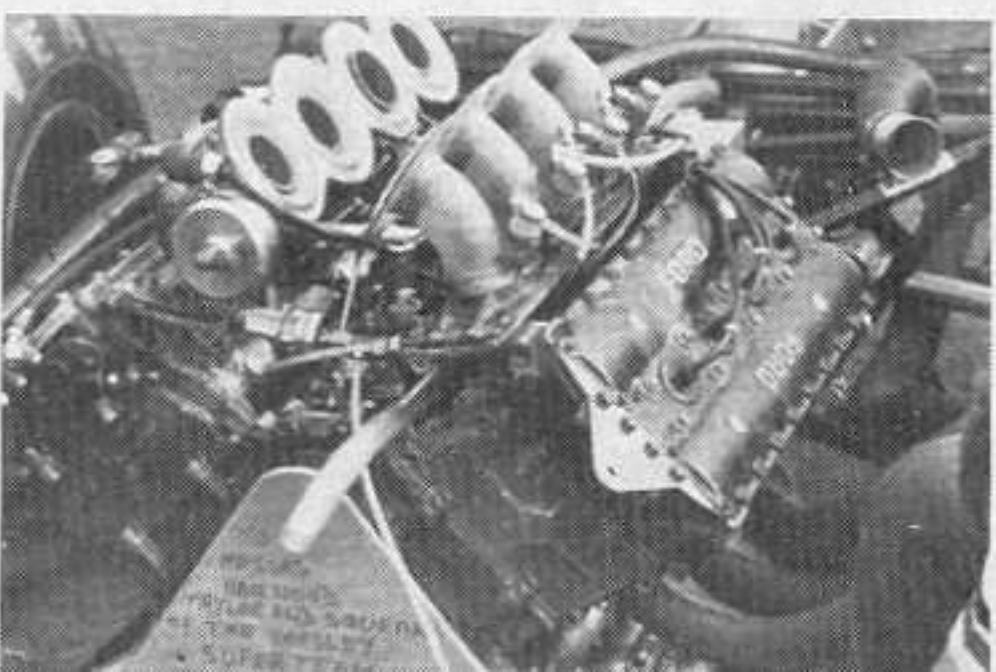
A Brands Hatch sulla Texaco Marlboro di Emerson Fittipaldi c'erano le nuove sospensioni. La sospensione posteriore aveva due bracci orizzontali inferiori e la centinatura superiore in trave scatola e non in tubi



Ecco in particolare la nuova sospensione anteriore della McLaren M23: i punti di attacco sono ora all'interno delle ruote, avendo nuovi portamozzo. A destra, in funzione sperimentale erano stati previsti anche punti di attacco più elevati per il puntone di reazione superiore posteriore. Gli attacchi, come si vede, erano posti sulla flangia di sostegno tra motore e scocca



Modifica anche sulla McLaren di Hailwood, con lo spostamento in alto dell'attacco del puntone superiore, sulla sospensione posteriore. Un traliccio di tubi lo rende più efficace e robusto. Sotto: « un fanatico tifoso » ha lasciato questo messaggio sul motore della McLaren: « non sarà il caso di vincere una buona volta? ». Non si è vinto ma...



Questa invece è la centinatura in tubi della McLaren vecchia maniera usata sulla macchina di Hulme

Le molle per «FITTI»

LONDRA - La settimana che ha preceduto il G.P. d'Inghilterra è stata particolarmente interessante per noi giacché eravamo andati a visitare le principali squadre intravedendo così alcuni aspetti che la gara ha poi confermato.

Lunedì 15 mentre alla BRABHAM era ultimata una nuova scocca BT44 con i colori Hexagon per Watson (l'avrà in Germania) alla McLAREN si sta ancora lavorando attorno al fissaggio delle sospensioni nella macchina nuova. La visita è quindi breve e l'appuntamento è per il giorno dopo a Silverstone dove c'è anche la HESKETH.

Anche alla TYRRELL c'è una scocca nuova la terza del tipo 007 (l'incidente di Depailler in Francia ha fatto lezione) e su questa macchina D. Gardner ci fa notare due cose interessanti. « Le nuove prese d'aria per i freni posteriori, stiamo usando la capacità dei nostri freni molto di più di quello che avevo immaginato, prima di adottare prese d'aria per i freni bisogna svolgere particolari adattamenti; quest'anno abbiamo adottato freni anteriori molto più grossi ed adesso anche quelli posteriori sono più grossi più di così non potremmo ma Brands Hatch richiede molto lavoro dai freni.

« Abbiamo inoltre aumentato su questa nuova scocca la capacità del serbatoio centrale alle spalle del pilota e ciò sarà fatto poi sulle altre due scocche; avevo disegnato la capacità dei serbatoi molto al limite, ma quest'anno si usa molto più carburante e ciò non solo noi (non ha niente a che fare col Cosworth), penso ciò sia dovuto al fatto che spendiamo molta più potenza attraverso le nuove gomme ».

Il discorso porta quindi a motivi tecnici che vi illustreremo in futuro interessante invece la fiducia circa il week-end (Brands Hatch): « Penso che quest'anno andremo meglio che in passato, Brands Hatch è un circuito molto difficile non si può adattare la macchina al meglio è troppo ondulato col fondo sconnesso, l'unica cosa che si può fare è avere molti alettoni schiacciando così la vettura al suolo per il resto è molto questione di pilota e di robustezza. Penso comunque che ora abbiamo una macchina migliore per B. H. di due anni fa con Stewart e la 005. Il mio desiderio è di avere una macchina che vada meglio del passato a B. Hatch e che sia ottima a Zeltweg, giacché il circuito austriaco è anch'esso molto difficile e bisogna raggiungere nell'assetto della vettura un compromesso molto particolare.

« Abbiamo dimostrato (1. 2.) di avere macchine molto buone per i piloti che avevamo per il Nurburgring, Watkins Glen ecc. Speriamo di avere ora le macchine giuste per i piloti che abbiamo. Resta comunque il fatto che al Nurburgring la componente macchina deve fornire una grande robustezza ed affidabilità, i piloti al Nurburgring non guidano sempre al limite è troppo lunghi, molti non si ricordano dove è la prossima curva, l'anno scorso fui sorpreso dalla performance di Ickx sulla McLaren ma vi fu il fatto negativo che si isolò troppo dal resto del team e forse la macchina non era regolata come voleva. Sicuramente dopo B. Hatch potremo veder se anche quest'anno abbiamo la macchina giusta per i nostri piloti attuali ed avere preziosi consigli sul Nurburgring giacché il Brands è un piccolo Nurburgring ». (sic!)

La mattina dopo a Silverstone arriva il team McLaren con il solo Emerson Fittipaldi, Coppuck e Mayer. Hanno due

macchine: la normale e la nuova (vi illustreremo con disegni le differenze) dai tests comparativi « Fitti ». Ne esce soddisfatto anche se dice « Silverstone non è adatto per poter provare una vettura in vista di Brands Hatch » per cui la nostra chiacchierata viene rimandata alle prove del G. P.

Le nuove sospensioni sono state fatte infatti per ovviare l'handicap della M23 sui circuiti ondulati: « La McLaren è molto rigida si avvicina molto meglio della Lotus si può frenare più tardi mentre la Lotus esce meglio in tradizione quello che vogliamo fare con la nuova di ovviare a questo la nuova macchina che ho provato a Silverstone è molto simile nella guida alla 72, il volante è più leggero si avvicina non tanto rapido esce molto veloce, la macchina è più morbida nelle sospensioni, tuttavia abbiamo provato poco non siamo ancora al punto di guidare completamente in relax cioè tale da promettere di recuperare la macchina in un eventuale errore al limite.

« E' molto importante avere la macchina che perdoni. Cerchiamo di ottenere questo, comunque penso che abbiamo ovviato agli inconvenienti dei circuiti lenti ed ondulati con la McLaren normale non si poteva fare un derapage controllato unico e non tanti piccoli cerchiamo di ottenere questo purtroppo ora abbiamo avuto dei problemi abbiamo rotto il supporto inferiore della sospensione per cui non ho potuto rendere la macchina più sincera. Spero di ottenerlo. Abbiamo cambiato le molle anteriori poiché c'era troppo "rolling" sul davanti ».

Fittipaldi sembra comunque decisamente fiducioso difatti: « Le nuove sospensioni sono fatte per equilibrare l'handicap di circuiti come questo e per adattarsi meglio alle nuove gomme Goodyear giacché le gomme l'anno scorso sopportavano un camber-change eccessivo mentre le nuove sono molto più sensibili ».

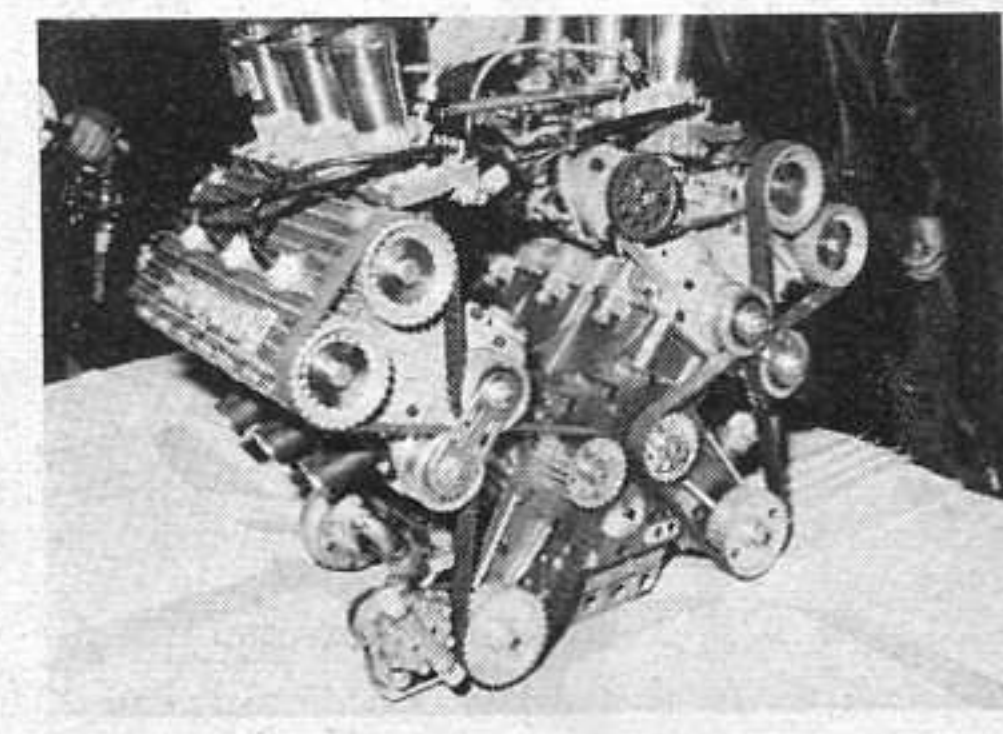
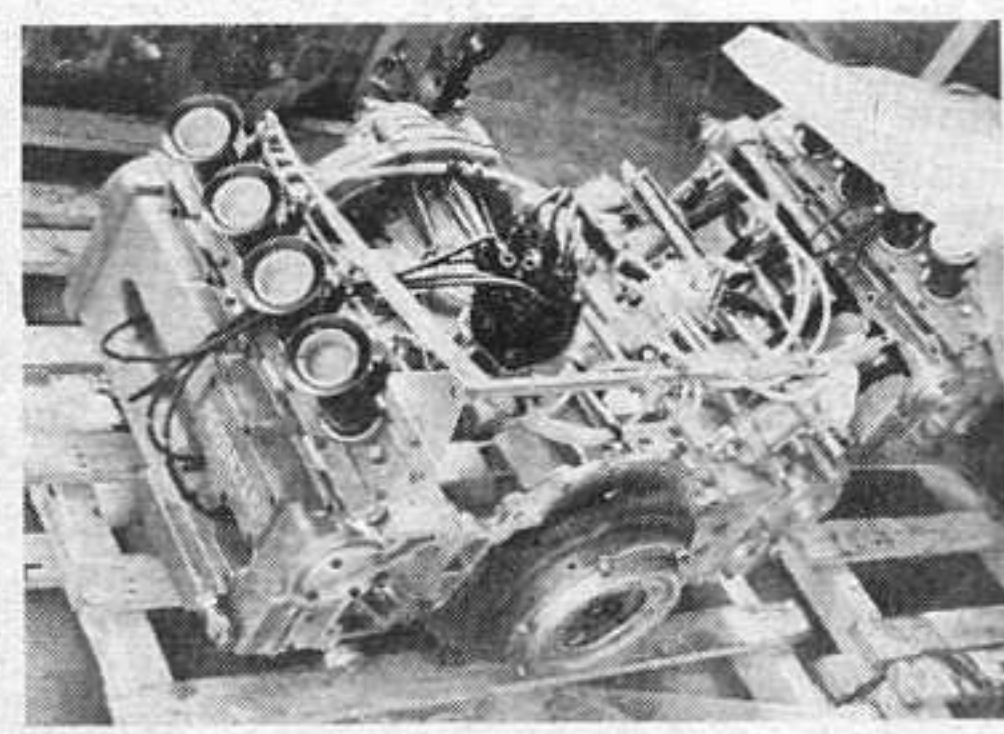
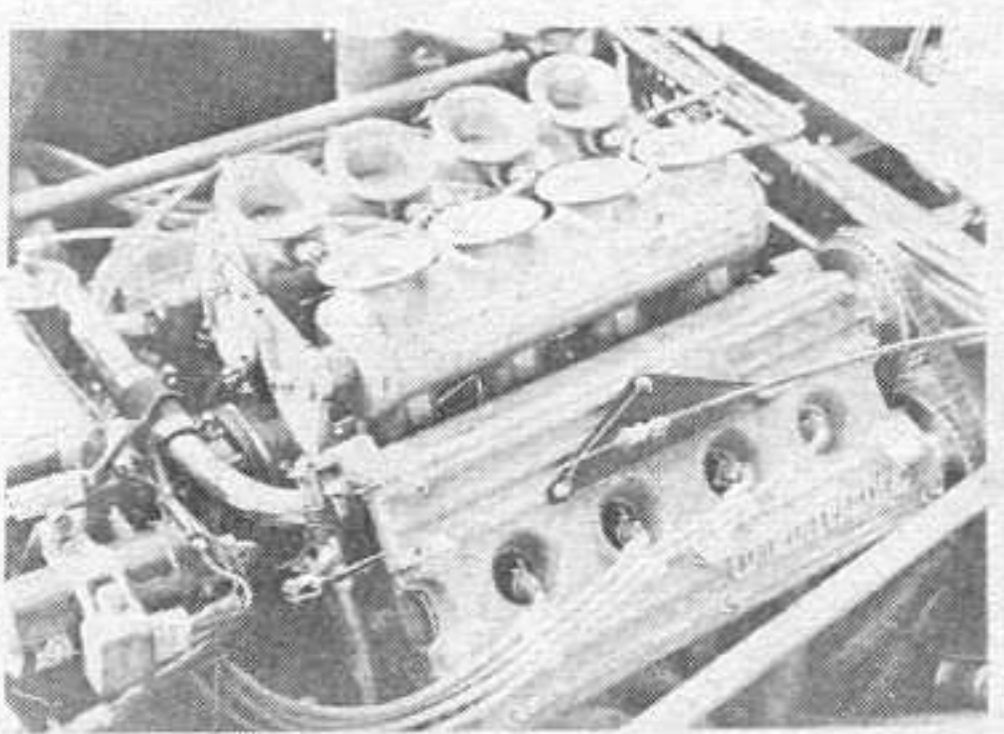
Il secondo giorno di prove Fittipaldi ha ancora la macchina nuova (come già spiegato F. Lini). Si era cambiato il pezzo difettoso comunque i problemi non finiscono. D'altronde bisogna pensare che la macchina era stata ultimata veramente due giorni prima: « Ho avuto problemi con le sospensioni dietro a causa di movimento strano del retrotreno con cambiamenti di convergenza per cui ogni curva cambiavano le ruote dietro per cui non si è potuto fare niente fino 15 minuti dalla fine quando si è scoperto che i bulloni sul cambio che muovevano solo quando la macchina era in moto il mio 20/5" è stato quindi ottenuto in questo poco tempo per cui sono abbastanza contento per la gara anche se la macchina non è ancora come la voglio. Lunedì tornerò quindi per proseguire i test in vista del Nurburgring ».

Abbiamo visto che la nuova macchina dovrebbe permettere buone performances in Germania e Hulme aggiunge: « In Austria in confronto con le Ferrari penso non avremo problemi la nostra macchina è veramente fantastica a Zeltweg, ma penso che Niki sarà temibile a Monza, specie in uscita dalle chicane, poiché la Ferrari può uscire accelerando molto bene ».

Tutto sommato c'è da notare che il vantaggio che la Ferrari aveva dimostrato fino al G.P. inglese, tende molto ad assottigliarsi ponendo: Ferrari, Tyrrell, McLaren e Lotus su un quasi perfetto equilibrio.

MISANO - E' successo al termine delle due sessioni di prova della terza gara dell'Euromarche 2000 al Santamonica: un noto ingegnere, già progettista di monoposto di F.1, è andato incontro a Luciano Pederzani affaticato e con un braccio al collo per un piccolo incidente durante la messa a punto, congratulandosi con lui per il bellissimo tempo che Jean Pierre Jaussaud, al volante della Lola dotata dell'incompreso motore 8 cilindri, aveva spiccato negli ultimi minuti. «E' inutile, non si può andare alle corse così impreparati — ripeteva Luciano non è possibile presentarsi e dover risolvere su due piedi tanti problemi in una volta». Jaussaud dal canto suo, guardando la progressione dei tempi ottenuti nella prima e seconda sessione, rispettivamente il sesto nella prima giornata e il terzo nella seconda, ci faceva osservare che in gara non gli rimaneva che continuare su quel ritmo guadagnando il primo posto.

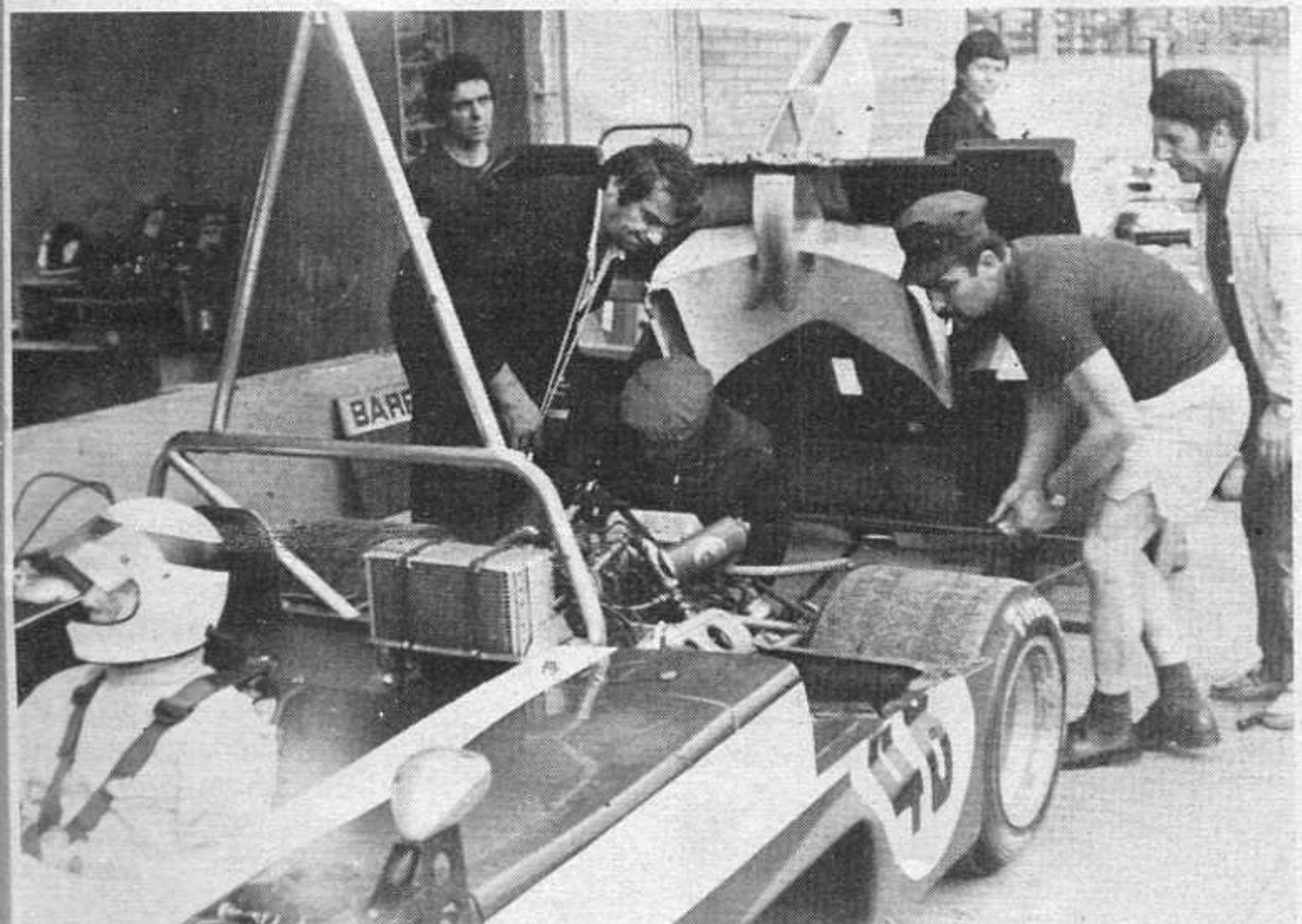
Un clan disteso quello bolognese, anche se «arrangiato» all'ultimo momento: PEDERZANI ha infatti abbandonato in questi giorni (per non avere ulteriori seccature) il suo nuovo atelier e addirittura nel garage di casa ha



● i primi tre sotto elencati sono i motori nelle foto

I pluri cilindri in « piazza »

	4 F 820 (Romeo Ferraris)	P 82 (Pederzani)	CH I (Renault)	BDAN (Armaroli)
numero cilindri	8 a V di 90°	8 a 180°	6 a V di 90°	6 a V di 60°
alesaggio/corsa	81x48,3	80,9x48,4	86x57,3	80,9x62
cilindrata	1992	1997	1997	1994
distribuzione	bialbero	bialbero	bialbero	bialbero
n. valvole per cilindro	4	4	4	4
pistoni	Borgo	Nova	in alluminio	Mondial
albero motore	Montepilli	Donati	acciaio nitr.	Gubellini
bielle	acciaio	acciaio GNN	acciaio	acciaio
alimentazione	iniezione Kugel	iniezione Lucas	iniezione ind.	iniezione Kugel
accensione	spinterogeno	elettronica	elettronica	spinterogeno
rapp. compressione	10:1	10,8:1	11,4:1	11,5:1
potenza	285 CV	oltre 300 CV	285 CV	—
coppia max	a 8800 giri	a 8500 giri	a 8100 giri	—
frizione	Borg & Beck	Borg & Beck	Borg & Beck	Borg & Beck
peso	200 kg	150 kg	135 kg senza messa in moto	—



Con la passione di sempre ancora Luciano Pederzani curvo sul suo motore durante le sessioni di prova al Santamonica: al volante della Lola che fu di Chris Craft è il francese Jean Pierre Jaussaud, uomo di fiducia sin dai tempi della Tecno di Luciano, che ha acconsentito a gareggiare a Misano



Remo Cattini è il primo a porgere la mano al vincitore Jabouille, che scende abbastanza fresco dopo una galoppata vittoriosa di 80 giri, sempre condotta in prima posizione. Dietro a lui s'intravede la seconda Alpine arrivata, quella di Serpaggi; terza si è classificata l'Abarth Osella di Pica

messo in atto un piano che da tempo covava, quello di far correre con una macchina vincente e con un pilota di sua fiducia il suo motore, che pare cominci ad essere preso in considerazione, se è vero che il giapponese Ikuwawa ne ha acquistato uno per correrci in Giappone.

Purtroppo il piano ambizioso dell'appassionatissimo titolare della Tecno è andato in fumo, per la solita serie di inconvenienti difficili da prevedere senza la sperimentazione in pista, in gara, della vettura. Sulla griglia di partenza la Lola non è partita: è riuscita ad uscire dai box solo molto tempo dopo, ed ha subito accusato problemi di temperatura per un cattivo spurgo evidentemente dei radiatori. Le noie sono poi continuate nella seconda

manche, per cui i progetti di vittoria di Jaussaud sono stati rimandati ad altra data.

La macchina (la Lola ex Craft) che Pederzani ha utilizzato è stata completamente modificata nel retro per alloggiare il motore che indubbiamente pone dei problemi d'ingombro (e di peso, soprattutto per gli accessori) completamente diversi dai soliti derivati Ford con i quali si era abituati a trattare. Si è riusciti ad utilizzare una gran parte della sospensione posteriore del F.1 Tecno, ma si è dovuto lavorare a lungo per sistemare scarichi e puntoni, ormai quasi completamente longitudinali rispetto alla vettura. Il tutto era stato sormontato da un'altra presa d'aria che ricordava molto come costruzione quella che equipaggia le Ferrari di F.1.

Sta di fatto che, quando tutto è funzionato a dovere sulla Lola Pederzani, il tempo è saltato fuori: e questo, sommato ai tempi record ottenuti dalle velocissime Alpine con motore 6 cilindri ha un po' messo la pulce nell'orecchio a tanti (oltre che all'ingegnere nostro interlocutore).

Che sia veramente finita l'era del quattro cilindri? E' un discorso un po' ozioso, dal momento che purtroppo non vi sono dati precisi soprattutto sull'affidabilità di questi due litri frazionati, mentre per la potenza massima, generalmente superiore e di gran lunga, si può ancora far ricorso al banco prova. Si risponderà facilmente che la potenza massima non è tutto, che in pista poi occorre una coppia favorevole, una elasticità diversa: sta di fatto che

ormai la differenza di potenza è divenuta così abissale, e l'affidabilità sta crescendo a tali livelli che sarà veramente il caso di prendere in considerazione questi propulsori, se si vuole essere in grado di vincere.

E la cosa più interessante è che proprio in Italia abbiamo la maggior fioritura: è nota la grande tradizione motoristica del nostro paese e forse per questa ragione ci ritroviamo, in questa categoria, almeno tre motori che dovrebbero presto poter dire la loro al confronto per esempio con il Renault 6 cilindri o addirittura con il Cosworth che la ditta inglese pare stia allestendo

Leopoldo Canetoli

CONTINUA A PAGINA 20

Il « FERRARIS » per le OSELLA di molti clienti?

● Sull'onda del successo a Misano certamente le Alpine si presenteranno alla gara di Enna, anche se la data per loro è molto scomoda per le concomitanze F. 2 di Karlskoga e del mondiale Marche al Paul Ricard. E si potrebbero avere anche novità più grosse, per Osella; dal momento che l'Alfa non correrà al Paul Ricard c'è Arturo Merzario che potrebbe essere libero da impegni, anche se è da escludere che possa salire su una vettura ufficiale.

● Mareta per gli organizzatori di MISANO per una richiesta, quasi aut-aut, da parte di alcuni piloti stranieri che volevano per partire un particolare « premio di partenza ». Il tutto poi si è risolto rapidamente, giustamente gli organizzatori.

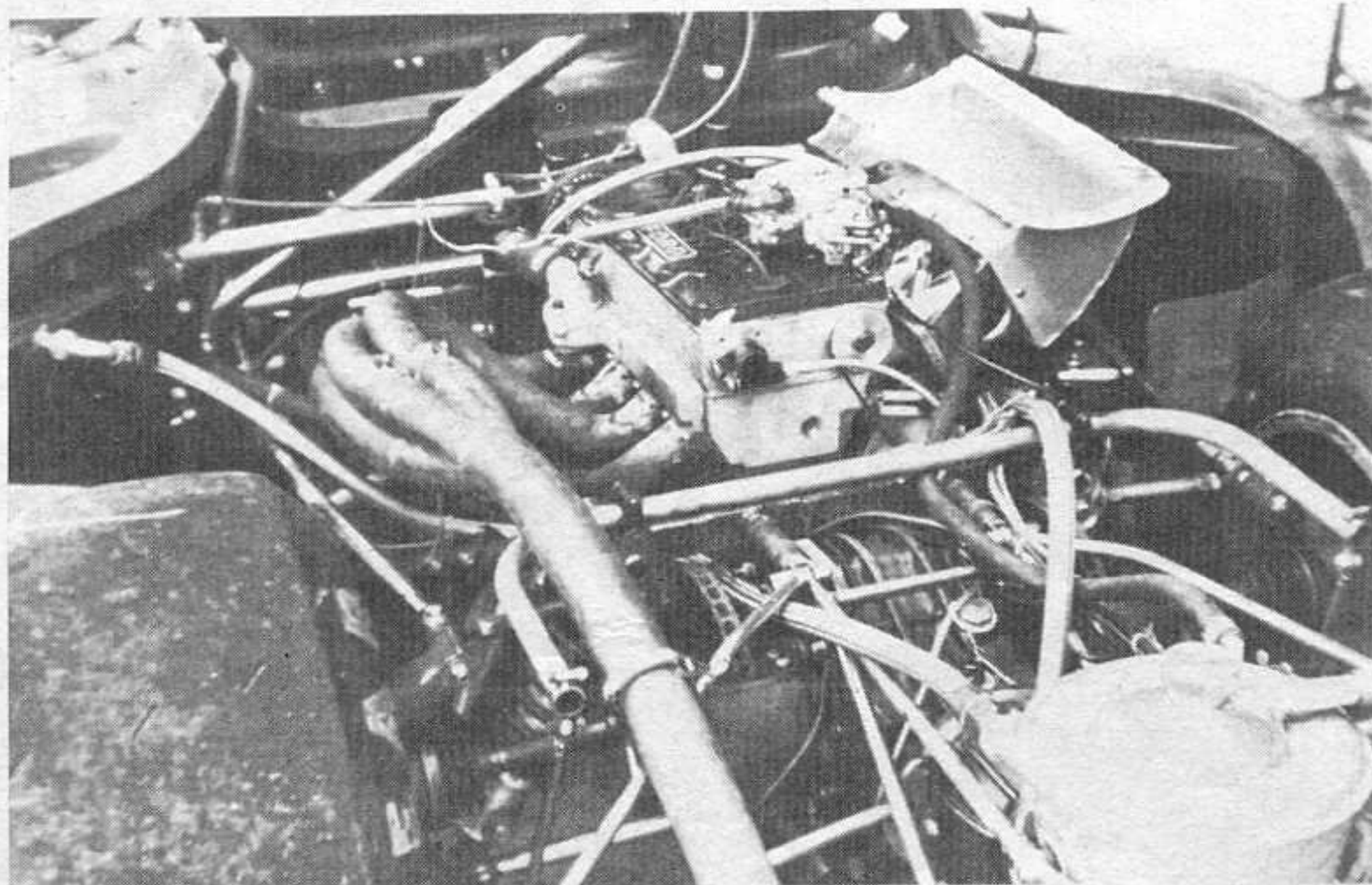
● Il problema del premio di partenza è poi tornato in discussione a macchine schierate: l'accordo è poi stato trovato tra i concorrenti, che si sono divisi equamente una parte del monte premi destinato alla prima manche secondo una « scaletta » preparata dai « rivoltosi » inglesi.

● Signori organizzatori, la vogliamo smettere di far disputare le gare alle 20,30 della sera? E' mai possibile che questo malvezzo ormai sia diventata abitudine sui nostri autodromi, dove non si riesce a dilazionare, magari prendendo in considerazione anche la mattinata, il gran numero di questi meetings estivi? (E non si venga a dire che sono sopravvenuti inconvenienti: come si poteva pensare di disputare sette gare partendo dalle 15,30 pomeridiane?).

● Cominciano ad essere in parecchi ad osservare le prestazioni dell'otto cilindri di **LUCIANO PEDERZANI**: a parte i giapponesi che per conto loro si sono presi il motore e lo faranno correre all'ombra del Fujama altri tecnici cominciano a valutare le concrete possibilità. Tra i più interessati anche Filannino e « Mamolo » che la prossima stagione correranno assieme, con due vetture allara, tutta la serie dell'Euromarce 2000: l'alternativa a questo motore è il nuovo Cosworth sei cilindri, del quale però non si conoscono particolari precisi.

● E ci sono anche altri che hanno puntato l'occhio su questo motore, che come è noto monta tutti i particolari del F. 1: anche una casa inglese, quest'anno a dire il vero proiettata in campo monoposto, ha deciso di fare per la prossima stagione una grande rentrée con un modello completamente nuovo. Naturalmente necessita di un motore vincente...

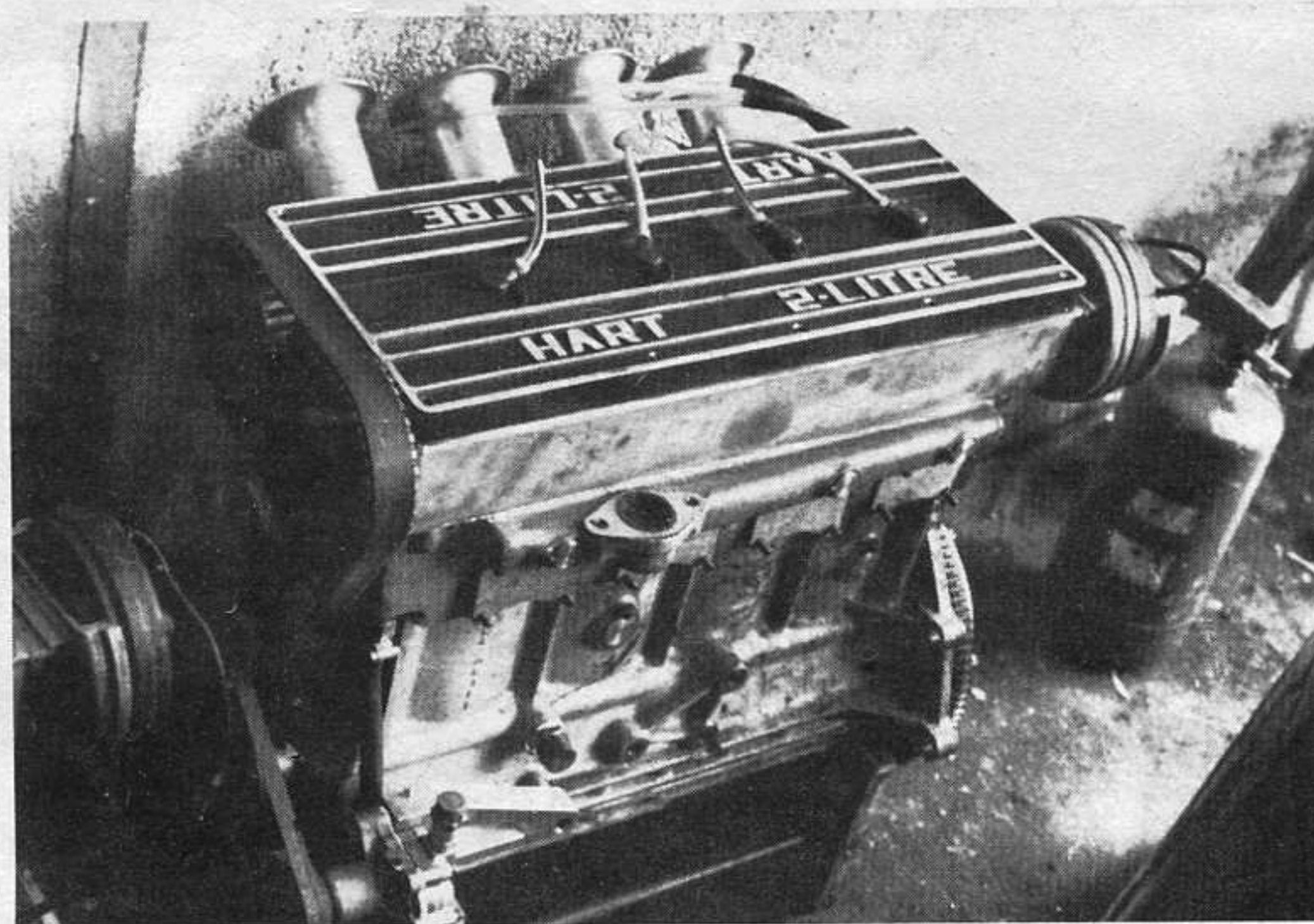
● Altre persone invece si orientano sul Romeo Ferraris: tra gli altri un neo acquirente Abarth che non sembra poi tanto soddisfatto del quattro cilindri di corso Marche. Sono infatti in diversi a lamentarsi del motore Abarth: è quindi molto probabile che, per le prossime gare, si vedano telai Osella PA 2 con motori di altra provenienza.



Jean Ragnotti montava sulla sua March 74 S (tra l'altro l'unica vettura con coperture Goodyear) un Cosworth BDG: lo ha fermato la cinghietta che aziona il distributore d'iniezione mentre si trovava in ottima posizione

● Per i telai poche le novità: le Alpine A 441 presentavano lievi modifiche alle sospensioni posteriori, con diversi punti d'attacco e puntoni, mentre si differenziavano pochissimo per le carrozzerie. Quella di Larrousse aveva ad esempio la presa d'aria per il motore sopra il roll-bar. Darniche invece disponeva della vecchia A 440 guidata la scorsa gara dalla Beaumont. Pressoché identiche le Osella PA2: modificate le AMS, che ora montano freni Looked al posto dei precedenti Girling e la March semiufficiale di Ragnotti, che montava da questa gara il Cosworth BDG al posto del solito BMW (troppo costoso).

● Nessun problema invece per le gomme: presenti solo quelli della Firestone, con i soliti B 33, ormai usati da tutti e B 41, troppo morbidi per questa pista, montati solo da alcuni in prova. Unico con gomme Goodyear era Jean Ragnotti.



Ha suscitato grande interesse il nuovo Brian Hart in alluminio montato sulla Chevron B 26 di John Lepp, che partito male ha compiuto un ottimo inseguimento: il motore, leggerissimo, è leggermente più lungo dei soliti Ford

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

in tutta fretta. Parliamo, oltre che del sopraccitato Pederzani (8 cilindri piatto), dell'8 cilindri a V di Romeo Ferraris e del nascente 6 V di Armaroli, tutti naturalmente di cilindrata identiche, due litri.

Non stiamo in questa sede a riportare le caratteristiche dei vari motori, che ricordiamo con una tabellina, (a suo tempo abbiamo parlato di ognuno di questi): la cosa interessante era appunto « rilevare » che queste sofisticate creature cominciano ad avere una certa considerazione da parte di tecnici, anche grazie a una certa resistenza che riescono finalmente a dimostrare sui vari circuiti (Renault Alpine per primo, naturalmente).

Difetto cronico

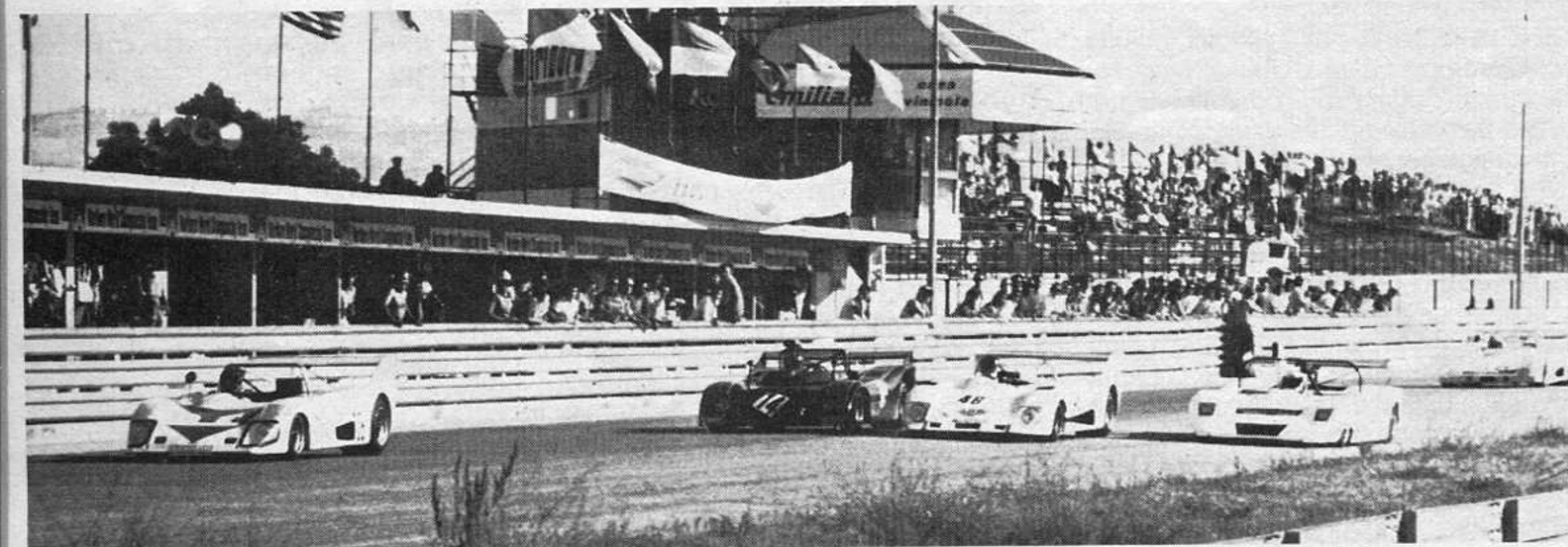
Ben di più di dieci i motori che abbiamo visti a Misano: oltre al Renault CH-1 che equipaggiava le vetture dominatrici, il Pederzani P 82 e il 4 F 820 (Romeo Ferraris sfortunatamente fuori gara per una banale rottura dovuta a errore) vi era tutta una serie di quattro cilindri, tutti ormai a quattro valvole, di provenienza italiana, francese, inglese e tedesca.

Cominciamo dai motori di casa nostra: primo da ricordare l'Abarth che equipaggiava le Osella PA2 e che ha dimostrato ancora una volta una mancanza cronica di potenza rispetto agli avversari più diretti. Poi l'Alfa di Angelini, che continua a bruciare guarnizioni della testata, anche se Francisci era riuscito a stabilire un discreto tempo di qualificazione e infine l'Armaroli, derivato dalla serie Ford che pare forse più adatto per le gare in salita. Passando ai francesi abbiamo visto la novità CHRYSLER ROC, montato sulle due Lola di Stalder e Servanin: non che abbia colpito in maniera particolare.

Il nuovo B. HART

Arriviamo quindi ai tedeschi, con i loro BMW e il suo derivato SCHNITZER: del primo, montato sulla macchina di Turizio, si conoscono le reali possibilità (anche se Turizio non ha combinato nulla per una noiosa perdita d'olio) mentre il secondo, montato sulla Toj di Walker è riuscito a rimanere per qualche giro al ritmo degli altri per poi rallentare fino alla fermata totale.

E infine ai motori inglesi, tutti derivati dal basamento Ford: notevolissimo il nuovo HART, montato sulla Chevron di Lepp, che ha fatto cose egregie appena è riuscito a partire (soliti problemi di batteria per la messa in moto) dai box, mentre su un piano di regolarità gli altri Cosworth FVC, BDG ed analoghi, come il RICHARDSON montato sulla Chevron di Barrios.



Nell'intervallo tra le varie gare ha preso anche il via una prova « repachage » di consolazione per non qualificati: ha vinto nettamente Uriarte, che vediamo già in testa alla partenza seguito da Morelli, mentre all'esterno si prodiga in un repentino scatto Roby Filannino con la Dallara 1600, terzo in questa gara di consolazione