Dopo BELGIO e SPAGNA ora SVEZIA?

domenica SPRINT

Profondo nero, tramonto rosso

Perdute dai piloti FERRARI le occasioni di far punti buoni, fuori gioco le Brabham - Alfa, decolla la LOTUS verso il titolo

ANDRETTISSIMO

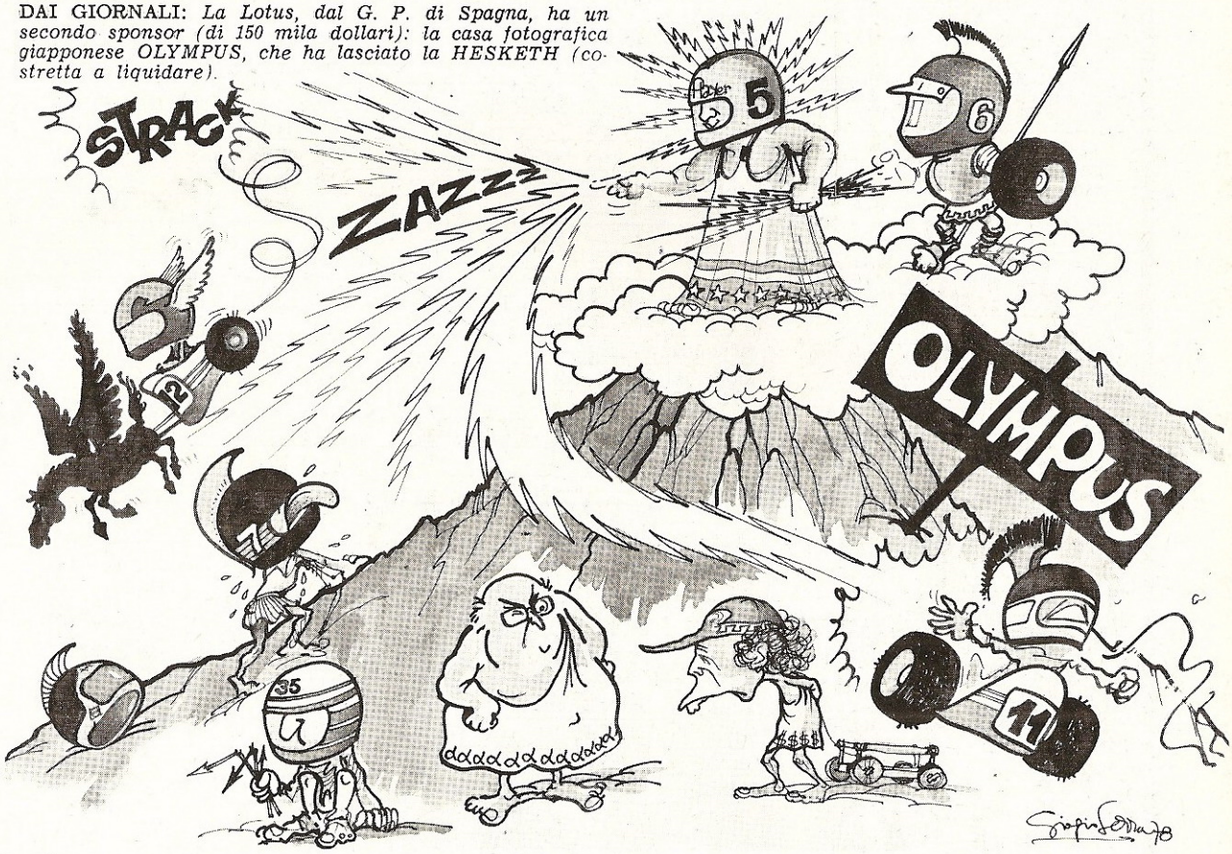
DALL'INVIATO

JARAMA - Irresistibili, le Lotus, anche sul Jarama. E Mario Andretti, che si è consolato sveltamente della delusione di Indianapolis, stavolta si sta davvero avviando alla conquista del campionato mondiale, perché dall'alto di 14 punti di vantaggio su quello che poteva essere il suo competitore egli ora può guardare tranquillamente alle gare che lo attendono.

Tranquillamente, così come tranquillamente ha vinto anche questa corsa madrilena, dopo quella del Belgio, e come potrebbe vincere quella che ci attende in Svezia. Anzi direi che in Svezia egli dovrebbe andar ancora più forte e bene, dati i precedenti e date le condizioni attuali.

Queste Lotus 79, che hanno avuto una gestazione un poco lunga (ma tanto non era urgente, visto che le 78 vincevano), sono davvero lo spauracchio cui nessuno può contrapporre qualcosa di valido. Di certo vedremo in questi giorni la pubblicità della Goodyear, che esalterà le qualità delle sue gomme, ma sarà un poco artefatta, perché le gomme della Goodyear sono certamente molto buone, ma non esiste controprova che siano eccellenti, vale a dire nettamente superiori alle altre, dato che non esiste possibilità di confronto.

DAI GIORNALI: *La Lotus, dal G. P. di Spagna, ha un secondo sponsor (di 150 mila dollari): la casa fotografica giapponese OLYMPUS, che ha lasciato la HESKETH (costretta a liquidare).*



WATERLOO radiale ferraristi nel pallone

La macchina che teoricamente poteva essere ancora in grado di contrapporsi alle Lotus era la Ferrari. Con l'avvio della stagione le Ferrari avevano lasciato intravvedere la possibilità di accumulare risultati di rilievo. Poi erano anche venuti i successi del Brasile e di Long Beach, e secondo logica c'erano davanti alle ruote della Ferrari e di Reutemann almeno quattro gare che potevano essere sfruttate a fondo in funzione dei punti: Long Beach, Montecarlo, Zolder e questo Jarama.

Dopo Long Beach, però, son venute le due disgraziate giornate di Monaco e Belgio, occasioni perdute senza appello. Ed ora è venuta una vera « Waterloo », una sconfitta netta che ha avuto origine nella duplice circostanza negativa di una difficile scelta delle gomme e di una carenza di tenuta del telaio. Sommate due negativi e si va ai numeri rossi. I piloti, credete, non sono da mettere in causa.

Reutemann si è battuto, altrettanto ha fatto Villeneuve, ma non era possibile fare di più. Chi affermasse il cotrario è bugiardo o non ha capito nulla.

Noi le abbiamo viste bene in giro per la pista, le Ferrari, e possiamo affermare che lo « scodinzolare » che avevano, se appena appena il pilota tentava di andar forte, era chiaro. Hanno passato due giorni a cercare impossibili assetti felici, poi improvvisamente domenica mattina, nelle prove libere, pareva che avessero trovato una soluzione. Invece si è visto che era apparente, che le regolazioni effettuate erano valide fino ad un certo punto, probabilmen-

Franco Lini

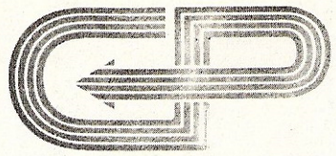
CONTINUA A PAGINA 38

«La Gazzetta dello Sport» - Martedì 23 maggio 1978 - Pag. 9

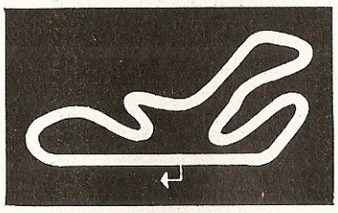
ONSIDERAZIONI, COMMENTI E DISCUSSIONI

Forghieri resta tranquillo «La Lotus non fa paura»

«Prima di allarmarsi direi che conviene aspettare una conferma delle qualità della 79»



SPAGNA



Così (in 24) al VIA

1. FILA
- **Ronnie Peterson** (Lotus-JPS 79) **1'16''68**
- **Mario Andretti** (Lotus-JPS 79) **1'16''39**

2. FILA
- **James Hunt** (McLaren-M26) **1'17''66**
- **Carlos Reutemann** (Ferrari 312 T3) **1'17''40**

3. FILA
- **Niki Lauda** (Brabham-Alfa BT46) **1'17''94**
- **Gilles Villeneuve** (Ferrari 312 T3) **1'17''76**

4. FILA
- **Riccardo Patrese** (Arrows FA-1) **1'18''14**
- **John Watson** (Brabham-Alfa BT46) **1'17''98**

5. FILA
- **Jacques Laffite** (Ligier-Matra JS9) **1'18''42**
- **Jody Scheckter** (Wolf WR-5) **1'18''24**

6. FILA
- **Patrick Depailler** (Tyrrell-Elf 008) **1'19''06**
- **Jean-P. Jabouille** (Renault RS-01) **1'18''99**

7. FILA
- **Patrick Tambay** (McLaren M 26) **1'19''28**
- **Didier Pironi** (Tyrrell-Elf 008) **1'19''11**

8. FILA
- **Vittorio Brambilla** (Surtees TS20) **1'19''71**
- **Emerson Fittipaldi** (Copersucar F5A) **1'19''33**

9. FILA
- **Alan Jones** (Saudi-Williams) **1'19''99**
- **Jochen Mass** (ATS HS-001) **1'19''98**

10. FILA
- **Hector Rebaque** (Lotus 78) **1'20''21**
- **Rolf Stommelen** (Arrows FA-1) **1'20''03**

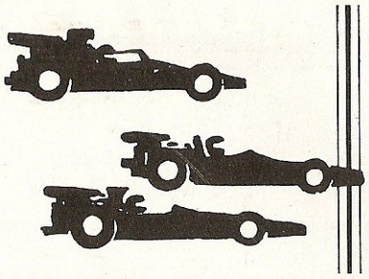
11. FILA
- **Clay Regazzoni** (Shadow DN9) **1'20''67**
- **Jacky Ickx** (Ensign NI77) **1'20''36**

12. FILA
- **Hans J. Stuck** (Shadow DN9) **1'20''87**
- **Rupert Keegan** (Surtees TS20) **1'20''77**

domenica 4 giugno 1978

settima prova del mondiale F.1

- **Organizzazione:** Real Automovil Club de Espana, General Sanjurio 3, Madrid - Autodromo del Jarama, di metri 3404 - 75 giri pari a km. 255,320
- **Partenza:** ore 16,06 locali
- **Condizioni climatiche:** PROVE, tempo variabile, 24° - GARA, tempo semicoperto, afoso, leggero vento da sud-ovest, 22°
- **Spettatori:** 60.000
- **Direttore di corsa:** Bernard Tramon
- **Organizzazione:** 8
- **Sicurezza:** 8



Così (in 15) al TRAGUARDO

1° ANDRETTI (Lotus - JPS 79) a 150,523 kmh

PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Andretti	Lotus-JPS 79	75	1.41'47''06	—
2. Peterson	Lotus-JPS 79	75	1.42'06''62	19''56
3. Laffite	Ligier-Matra	75	1.42'24''30	37''24
4. Scheckter	Wolf WR-5	75	1.42'47''12	1'00''06
5. Watson	Brabham-Alfa	74	—	1.05''93
6. Hunt	Brabham-Alfa	75	1.42'52''99	1.00''06
7. Brambilla	Surtees TS20	a 1 giro		
8. Jones	Williams-Saudi	a 1 giro		
9. Mass	ATS-001	a 1 giro		
10. Villeneuve	Ferrari T3	a 1 giro		
11. Keegan	Surtees TS20	a 2 giri		
12. Pironi	Tyrrell 008	a 4 giri		
13. Jabouille	Renault RS 01	a 4 giri		
14. Stommelen	Arrows	a 4 giri ritirato ma classificato		
15. Regazzoni	Shadow	a 8 giri		

non classificati:
Ickx (Ensign N 177) a 11 giri
Fittipaldi (Copersucar) a 18 giri

Classifica Mondiale Piloti (dopo 7 prove)	ARGEN. 15-1	BRASILE 29-1	SUDAFR. 5-3	USA-WEST 2-4	MONACO 7-5	BELGIO 21-5	SPAGNA 4-6	SVEZIA 18-6	TOT. 1. parte	FRANCIA 2-7	G. BRET. 16-7	GERMAN. 30-7	AUSTRIA 13-8	OLANDA 27-8	ITALIA 10-9	USA-EST 1-10	CANADA 8-10	TOTALE GEN.
Andretti	9	3	—	6	—	9	9		36									
Peterson	2	—	9	3	—	6	6		26									
Depailler	4	—	6	4	9	—	—		23									
Reutemann	—	9	—	9	—	4	—		22									
Lauda	6	4	—	—	6	—	—		16									
Laffite	—	—	2	2	—	2	4		10									
Watson	—	—	4	—	3	—	2		9									
Scheckter	—	—	—	—	4	—	3		7									
Fittipaldi	—	6	—	—	—	—	—		6									
Pironi	—	1	1	—	2	1	—		5									
Hunt	3	—	—	—	—	—	1		4									
Jones	—	—	3	—	—	—	—		3									
Villeneuve	—	—	—	—	—	3	—		3									
Regazzoni	—	2	—	—	—	—	—		2									
Patrese	—	—	—	1	1	—	—		2									
Tambay	1	—	—	—	—	—	—		1									

Coppa Costruttori Formula 1 (dopo 7 prove)	ARGEN. 15-1	BRASILE 29-1	SUDAFR. 5-3	USA-WEST 2-4	MONACO 7-5	BELGIO 21-5	SPAGNA 4-6	SVEZIA 18-6	TOT. 1. parte	FRANCIA 2-7	G. BRET. 16-7	GERMAN. 30-7	AUSTRIA 13-8	OLANDA 27-8	ITALIA 10-9	USA-EST 1-10	CANADA 8-10	TOTALE GEN.
Lotus	9	3	9	6	—	9	9		45									
Tyrrell	4	1	6	4	9	1	—		25									
Ferrari	—	9	—	9	—	4	—		22									
Brabham	6	4	4	—	6	—	2		22									
Ligier	—	—	2	2	—	2	4		10									
Wolf	—	—	—	—	4	—	3		7									
Copersucar	—	6	—	—	—	—	—		6									
McLaren	3	—	—	—	—	—	1		4									
Williams	—	—	3	—	—	—	—		3									
Shadow	—	2	—	—	—	—	—		2									
Arrows	—	—	—	1	1	—	—		2									

I RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHE'
Regazzoni	68.	motore
Reutemann	58.	uscita di strada
Lauda	57.	motore
Depailler	52.	motore
Stuck	46.	sospensione post.
Rebaque	22.	motore
Patrese	22.	motore
Tambay	17.	uscita di strada

I NUOVI PRIMATI

- **sulla DISTANZA**
Mario Andretti, media 150,523 kmh
- **primato precedente:**
James Hunt (McLaren M23) media 149,690 kmh (1976)
- **sul GIRO**
Mario Andretti, il 5. in 1'20''06, media 153,065 kmh
- **primato precedente**
Jacques Laffite (Ligier Matra JS7) in 1'20''81, media 151,907 kmh (1977)

L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
15	AND	HUN	REU	WAT	PAT	LAF	PET	VIL	LAU	SCH
30	AND	HUN	WAT	LAF	PET	LAU	SCH	PIR	DEP	REU
45	AND	HUN	PET	LAF	LAU	WAT	DEP	SCH	REU	PIR
60	AND	PET	LAF	HUN	SCH	WAT	BRA	JON	REG	MAS

LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio di Svezia, in programma ad **Anderstorp,** il **17 giugno**

JARAMA - Due erano i punti dove sono state rilevate le velocità massime durante le prove del GP di Spagna. Il primo all'inizio dei box, ed il secondo in un punto più veloce, al termine dei box.

Queste le velocità all'inizio dei box:

Peterson	248,54	Jabouille	245,60
Lauda	248,50	Reutemann	243,80
Watson	247,70	Andretti	242,52
Scheckter	246,61	Laffite	242,40
Villeneuve	246,15	Hunt	242,01
Depailler	245,80	Patrese	238,10

Queste le velocità al termine dei box:

Depailler	277,66	Peterson	268,53
Lauda	272,66	Ickx	267,90
Andretti	272,66	Jabouille	265,59
Reutemann	271,05	Villeneuve	265,43
Watson	270,10	Patrese	263,31
Laffite	269,78	Fittipaldi	253,10
Hunt	269,41		

la PAGELLA AUTOSPRINT

PILOTI	VOTO	MACCHINE
Andretti	10	Lotus 79
Peterson, Laffite, Scheckter Hunt, Patrese	9	
Watson, Brambilla, Mass, Depailler, Lauda	8	McLaren, Ferrari, Ligier, Arrows
Jones, Keegan, Ickx, Pironi, Jabouille, Regazzoni	7	Wolf, Brabham
Fittipaldi, Stommelen, Stuck	6	Renault Copersucar, Tyrrell, Surtees, ATS
Rebaque	5	Shadow, Ensign
	4	
n.c. Tambay, Reutemann	3	

il *più* e il *meno*

SFORTUNATO
+ Watson
— Peterson

COMBATTIVO
+ Scheckter
— Fittipaldi

FORTUNATA
+ Wolf
— Arrows

EFFICACE
+ Lotus
— Ensign

CLASSIFICHE DEL «CERCHIONE D'ORO»

BRAMBILLA in testa

	G.P. BELGIO			G.P. SPAGNA			
	Classifica finale	Giro veloce	Schieramento	Classifica finale	Giro veloce	Schieramento	Class. gen.
BRAMBILLA		(2.) p. 1		(7.) p. 9			10
PIRONI	(6.) p. 6			(7.) 2	(7.) p. 1	(8.) p. 1	10
LAFFITE	(5.) 9						9
JONES	(10.) 1			(8.) 6			7
LUNGER	(7.) 4						4
MASS				(9.) 4			4
KEEGAN				(11.) 3			3
GIACOMELLI	(8.) 3						3
ARNOUX	(9.) 2						2
STOMMELEN				(14.) 1			1
PATRESE			(8.) 1				1

● *Tra parentesi i piazzamenti nella classifica assoluta comprendente anche i 13 piloti privilegiati di « serie A ».*

● *In Spagna PATRESE e LAFFITE avendo segnato i migliori tempi nella prima giornata di prove tra i « serie B » hanno avuto per gli ultimi allenamenti e per la corsa le gomme privilegiate già date ai piloti di serie « A ». Quindi la loro gara stavolta non ha avuto valore per la nostra classifica degli S.G.*

I giri più veloci di ognuno

Andretti	1'20''06	Tambay	1'21''71
Peterson	1'20''40	Jones	1'21''87
Hunt	1'20''44	Mass	1'22''04
Reutemann	1'20''78	Fittipaldi	1'22''11
Depailler	1'20''84	Ickx	1'22''19
Lauda	1'20''85	Brambilla	1'22''44
Villeneuve	1'20''94	Regazzoni	1'22''53
Laffite	1'21''10	Jabouille	1'22''63
Patrese	1'21''14	Stuck	1'22''90
Watson	1'21''27	Keegan	1'23''20
Scheckter	1'21''33	Stommelen	1'23''35
Pironi	1'21''58	Rebaque	1'23''46

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempo 1977	pilota	vettura	preprove	venerdì I	venerdì II	sabato III	sabato IV
1'18''70 (Lotus 78)	Andretti	Lotus-JPS 79		1'16''98	1'17''61	1'19''18	**1'16''39**
1'20''96 (Tyrrell P34)	Peterson	Lotus-JPS 79		**1'16''68**	1'18''33	1'18''16	1'17''96
1'20''11 (McLaren M26)	Reutemann	Ferrari 312 T3		1'17''64	1'18''17	1'20''05	**1'17''40**
1'19''52 (Ferrari T2)	Hunt	McLaren-Marlboro M26		**1'17''66**	1'19''43	1'18''67	1'18''28
—	Villeneuve	Ferrari 312 T3		1'18''99	1'18''89	1'20''83	**1'17''76**
1'19'48'' (Ferrari T2)	Lauda	Brabham-Alfa BT46		1'18''30	1'18''19	1'19''36	**1'17''94**
1'19''87 (Brabham BT45)	Watson	Brabham-Alfa BT46		**1'17''98**	1'18''86	1'19''80	1'18''57
—	Patrese	Arrows FA-1		1'19''20	1'19''99	1'18''59	**1'18''14**
1'19''57 (Wolf-WR-1)	Scheckter	Wolf WR-5		**1'18''24**	1'18''85	1'19''75	1'18''54
1'19''42 (Ligier JS7)	Laffite	Ligier-Matra JS 9		1'18''83	**1'18''42**	1'19''57	1'18''57
—	Jabouille	Renault-Elf RS-01		**1'18''99**	1'20''42	1'20''19	1'19''62
1'20''16 (Tyrrell P34)	Depailler	Tyrrell-Elf 008		**1'19''06**	1'19''32	1'20''55	1'19''40
—	Pironi	Tyrrell-Elf 008		1'20''32	1'20''55	1'20''15	**1'19''11**
—	Tambay	McLaren-Marlboro M26		1'19''76	1'20''17	1'19''87	**1'19''28**
1'21''56 (Copersucar F04)	Fittipaldi	Copersucar F5A		1'20''50	1'20''27	1'20''49	**1'19''33**
1'20''26 (Surtees TS19)	Brambilla	Surtees-Beta TS20		**1'19''71**	1'20''38	1'20''38	1'20''54
1'20''14 (McLaren M23)	Mass	ATS HS-001		1'20''50	1'20''82	1'20''77	**1'19''98**
1'20''74 (Shadow DN8)	Jones	Saudi-Williams FW06		**1'19''99**	1'20''37	1'19''74	1'20''41
—	Stommelen	Arrows FA-1	1'19''97	**1'20''03**	1'20''72	1'20''52	1'20''25
—	Rebaque	Lotus 78	1'19''84	**1'20''21**	1'21''52	1'21''08	1'21''54
—	Ickx	Ensign-Tissot N177		**1'20''36**	1'21''08	1'20''96	1'20''54
1'20''13 (Ensign 177)	Regazzoni	Shadow-Tabatip DN9		1'21''30	1'21''13	1'21''02	**1'20''67**
1'21''03 (Hesketh 308)	Keegan	Surtees-Durex TS20		1'22''93	1'21''99	1'21''46	**1'20''77**
1'20''55 (Brabham BT45)	Stuck	Shadow-Tabatip DN9		**1'20''87**	—	1'22''28	1'21''51
1'21''82 (March 761)	Merzario	Merzario A1-01	1'20''03	1'21''42	1'21''43	1'21''91	1'20''91
1'22'24 (March 761)	Lunger	McLaren M26	1'20''19	1'21''17	1'22'07	1'22''11	1'21''51
1'21''97 (McLaren M23)	Villota	McLaren M23		1'21''55	1'22''41	—	1'22''84
—	Colombo	ATS HS-001		1'23''11	1'22''05	1'21''22	1'21''59
—	Rosberg	Theodore RT-1	1'21''95				

LA SOLITA CANZONE...

Per i mille dei boxes l'alibi dei giornalisti

JARAMA - Ci risiamo con la troppa gente al box e con la ovvia necessità di far pulizia ed eliminare le fonti di disturbo e di pericolo, ma anche coi metodi perlomeno disinvolti per arrivare allo scopo. Vediamo « minuto per minuto » cosa è successo a Madrid.

SABATO 3 GIUGNO: Ore 11,40 - Dagli altoparlanti disseminati lungo il circuito del Jarama esce questo annuncio:

« Tutti i giornalisti e fotografi sono informati che il tornante che segue le "esse" Ascari è stato chiuso e che nessuno potrà più recarvisi. Ripetiamo che nessun fotografo o giornalista sarà più ammesso all'esterno del tornante dopo la "esse" Bugatti. Nessuno ».

ORE 13,30 - Altro annuncio dagli altoparlanti:

« Da questo momento nella zona dei box potranno sostare soltanto coloro che sono in possesso del contrassegno Foca e coloro che hanno il bracciale Irpa. Nessun altro ».

Due avvenimenti della stessa natura che hanno alla base le stesse ragioni: eliminare il « troppo pieno » di gente, ai fini della correttezza del lavoro e della sicurezza. Intenzioni encomiabili, senza dubbio, ma che nel modo di applicazione sono state al contrario molto discutibili. Direi persino inammissibili. La eliminazione totale dei fotografi dalla zona del tornante « Bugatti » è del tutto sciocca. Non la si capisce e non vi è nessuna ragione logica per deciderla.

L'uscita di questo tornante è molto lenta, non presenta difficoltà di alcun genere, ma per contro permette di scattare fotografie in primo piano, e di avere come sfondo tutta la zona bassa del circuito, con le tribune, i parcheggi, la torre di controllo. Era uno dei punti migliori, per i fotografi, ed ovviamente uno dei punti migliori anche per i piloti e le Case che li finanziano, in funzione della pubblicità che ne derivava.

Da sabato è stato eliminato. Perché? Perché a JODY SCHECKTER non piace vedere gente al di là dei guard-rails, a Jody Scheckter piace avere visuale libera e nessuna preoccupazione. Poiché così piace a Jody Scheckter ecco che la direzione di gara, dopo aver udito anche BERNIE ECCLESTONE, decide di dichia-

f. l.

CONTINUA A PAGINA 40

CONTINUAZIONE DA PAG. 35

te perché sottometevano le gomme a sforzi eccessivi.

E così, dopo un poco di giri compiuti, a ridosso dei primi, con intatte speranze, Reutemann e Villeneuve hanno perduto progressivamente contatto. Reutemann era ancora terzo, quando si è deciso a rientrare ai box a chiedere gomme diverse, o almeno fresche. Villeneuve invece aveva già dovuto cedere terreno, quando lo hanno chiamato alla sostituzione.

E così il caso ha voluto che alle altre disgrazie si aggiungesse anche quella delle due macchine che rientravano insieme, a creare maggior confusione. Cosa che non ha cambiato nulla.

La sostanza è che — come avevamo detto prima della stagione europea — la Ferrari avrebbe dovuto approfittare delle circostanze favorevoli, per arrivare alla fine della serie di quattro prove « sfruttabili » con un margine di punti consistente. Avevamo anche detto che era necessario farlo perché gli altri avrebbero lavorato svelti e bene.

Gli altri hanno infatti lavorato forte e bene ma la Ferrari non ha tratto vantaggio dalle possibilità effettive. Adesso il vantaggio, alll'inizio di una serie che è meno felice per le caratteristiche dei pneumatici radiali, lo ha invece la Lotus, che certo si avvia verso la Svezia con morale altissimo, perché proprio in Svezia Andretti aveva avuto l'anno scorso una delle sue grandi giornate, finita male per la storia della poca benzina, ma significativa.

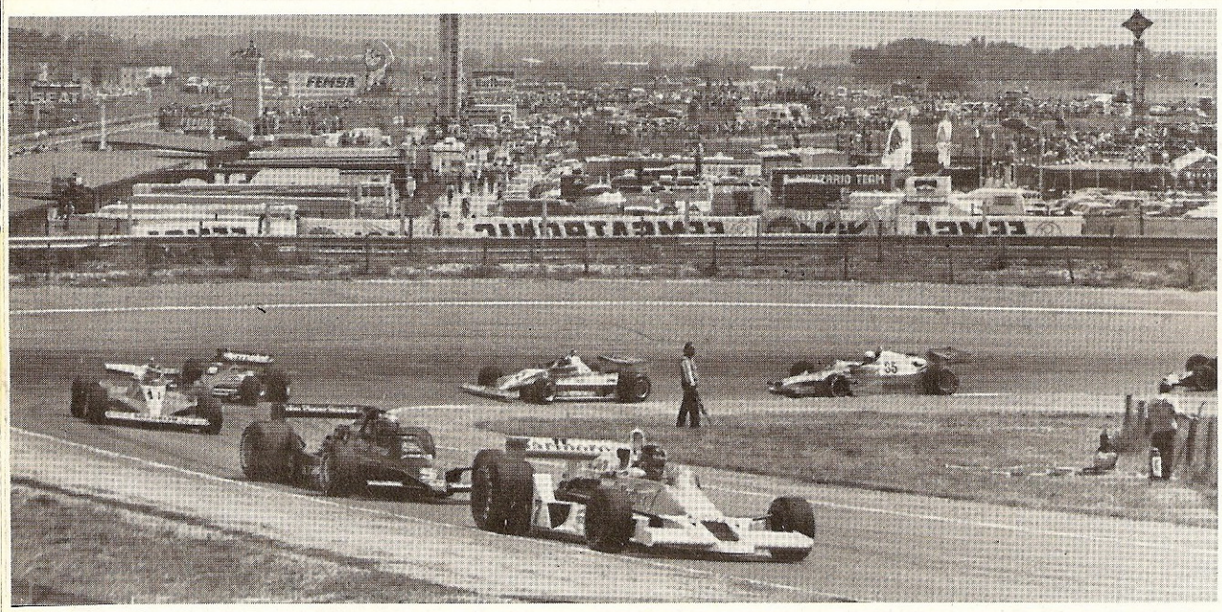
Parlo tanto delle Ferrari perché esse erano le macchine che avrebbero potuto opporsi alle Lotus, grazie alla potenza dei motori ed alle gomme. Le altre, almeno per il momento, non sono in grado di farlo. Non le Brabham Alfa Romeo, che su questi circuiti sono poco a loro agio, non le McLaren, e tanto meno le Tyrrell che sono state solo fortunate a Montecarlo ma che non permettono ai loro piloti di farsi valere. Potrebbe accadere in Svezia, ma ne dubitiamo.

Cosicché restavano soltanto le Ferrari, e le Ferrari hanno perduto le occasioni. Ora il discorso si fa difficile, almeno ai fini del campionato, perché per il resto è possibile che vengano altri successi.

Lotus irresistibili, dunque, e tanti saluti da parte del vostro Andretti che se ne va. Lo rivedrete di tanto in tanto quanto vi doppia...

Penalizzato WATSON anche dalle bandiere

E' stata una gara che avrebbe potuto dare alla Brabham Alfa Romeo la soddisfazione del secondo posto. Infatti Watson è sempre stato davanti al gruppetto che inseguiva Andretti ed Hunt. Staccatissimi ma comunque ben in gara, Watson non sarebbe stato di certo facile da superare, ma ci hanno pensato i commissari a penalizzarlo, dimenticandosi di agitare le bandiere blu quando c'erano da superare dei ritardatari. E proprio mentre vi era la fase delicata del superamento di tre macchine doppiate è avvenuto il fattaccio, con una bella confusione della quale ha profittato Peterson per passare davanti anche a Laffite. Ed il povero Watson, che guidava senza la quarta marcia, ha perduto tre posizioni di colpo. Dopodiché è stato progressivamente distaccato. Non dico che ci riuscisse, a mantener la posizione, ma certo poteva tentarlo, mentre così è stato messo in condizioni di svantaggio netto. La faccenda delle bandiere blu non agitate è stata una delle cose poco felici della organizzazione, che purtroppo continua ad avere delle lacune, nonostante la evidente buona volontà di miglioramento che profonde specialmente il direttore di gara Bernard Tramon. La qualità dei commissari è media, e spesso essi si distraggono seguendo la corsa da spettatori, con inoltre il disturbo da parte di centinaia di persone che affollano i luoghi che dovrebbero essere riservati alla gente che lavora. Cosicché si può assistere a cose stranissime, come le bandiere blu agitate davanti a... Mario Andretti che aveva appena superato Jabouille. Ma non ai ritardatari effettivi. Sono episodi, ed è possibile che alla lunga anche Watson avesse dovuto cedere a Peterson o a Laffite. Però sono cose spiacevoli e non dovrebbero accadere.



Subito dopo il via, è Hunt a prendere la testa seguito subito da Andretti, Reutemann, Watson, Villeneuve e Patrese. I primi due si staccheranno ben presto, e Reutemann resterà a badare all'incalzante Brabham di John Watson

Non sarà il caso che CHITI anticipi?...

PATRESE sapeva del motore-a-rompere

C'era la possibilità di vedere un'altra bella corsa da parte di uno dei nostri, Riccardo Patrese. Molto buono nelle prove, era stato coi primi e quando aveva potuto superare Villeneuve in difficoltà si era anche posto in caccia degli altri, e poteva anche concludere con il secondo posto. Invece il motore ha ceduto, dopo parecchie sbuffate blu, e pare che egli lo sapesse ancor prima di partire, il che non lo aveva di certo posto in uno stato d'animo favorevole.

Il suo posto, quale alternativa alla superiorità della Lotus, è stato preso in questa gara da Laffite, che è andato molto bene e con una grinta ancora migliore del solito. Laffite ha ceduto leggermente nel finale, perché era esausto anche per via del gran calore, ma ha fatto una gara eccellente.

Non è un caso, però, che siano stati Patrese e Laffite a fare cose migliori di altri. Sono i due che hanno avuto la possibilità, dopo la prima sessione, di avere le gomme buone da provare, e quindi non solo di fare dei tempi di rilievo, ma anche di assestare le macchine nelle condizioni migliori. Una fortuna, la loro, che non è toccata ad altri che pure lo avrebbero meritato.

Ad esempio Vittorio Brambilla, che con la Surtees è stato davvero molto buono. Qui Brambilla non ha brillato come aveva fatto a Zolder, corsa che egli stesso dice essere stata una delle migliori della sua carriera (a parte il risultato infelice), ma è andato ancora bene. Per cui si può pensare che avrebbe fatto ancor meglio se avesse potuto anche lui disporre della grande scelta di tipi e mescole.

Queste sono comunque cose che ormai sapete, e delle quali occorrerà tener conto sempre, nelle valutazioni. Pur se ai fini dei risultati non valgono molto.

Torniamo alla gara. Vi abbiamo visto un Mass straordinario, combattivo e tenace, nonostante la ATS non sia ancora una gran macchina. La posizione che ha conquistata poteva essere migliore, ma comunque gli resta la soddisfazione di aver fatto una buona corsa, finalmente. Così come è stata buona quella di Regazzoni, che ha dovuto cedere nel finale, fermandosi col motore rotto. E così come è stata buona quella di Pironi, che nelle prove ha potuto utilizzare anche lui le gomme buone, nonostante non sia nella lista dei « semidei » (ma Tyrrell avrà ben saputo come fare per avere almeno un treno buono per il suo secondo pilota, non vi pare?). Chi invece ci ha un poco delusi è stato Fittipaldi, cui pare davvero mancare la combattività, da qualche tempo. Dopo la bella corsa del Brasile non è mai stato molto brillante, e non crediamo che sia colpa della macchina, o tutta colpa della macchina. E ci dispiace che egli non si impegni a fondo (questa è almeno la nostra impressione) perché siamo convinti che ha ancora molte cose da dire.

Degli altri merita menzione Tambay, che ha guidato con la gamba sinistra non ancora guarita, anzi a piaghe aperte. Una uscita di strada, forse dovuta proprio al dolore della gamba (guidava senza utilizzare la frizione, per non avere fitte ai muscoli), lo ha convinto a fermarsi. Non andrà a Le Mans con la Renault, Tambay, e ciò ha creato nuovi problemi per Gerard Larrousse alla vigilia dello scontro con la Porsche, per essere pronto per la Svezia.

Non c'è molto altro da dire. La corsa è stata bella, per via di quello che è accaduto dietro Andretti. Poi è finita con la rassegnazione di tutti quelli che speravano comunque in un miracolo che rimettesse in forse il risultato ed il campionato.

Per la seconda volta di seguito la Lotus ha fatto la doppietta. E' da tantissimo tempo che non accadeva una cosa del genere, e visto come stanno le cose, resta da sperare che alla Ferrari abbiano in riserva una ipotetica 312 T 4, tale da mettere in parità le qualità del telaio. Altrimenti ci vien voglia di suggerire all'Alfa Romeo di accelerare i tempi della messa a punto della sua macchina. E di venire presto in lizza, per vedere se è possibile una opposizione alle macchine nere. Nere come nero deve essere il cielo di chi le ha come avversarie.

Mario Andretti verso il titolo mondiale? Pare proprio di sì, e noi ne siamo contenti, perché se lo merita.

f. l.

PRIMA

dopo le prove

CHAPMAN

«Ora cerco la velocità»

MADRID - Intervista, a botta calda, dopo le due giornate di prove.

COLIN CHAPMAN: « Sì nelle prove siamo andati bene, vedremo la corsa. Abbiamo dimostrato che la nuova 79 è superiore a tutte le altre macchine in determinati circuiti, difettiamo un po' di velocità massima, ma lavoreremo anche per questa. Ho la fortuna di avere due piloti fortissimi ».

ANDRETTI: « Il mio avversario **più temibile? E' Peterson, ma non** ci sono problemi. Non posso dare un giudizio sulla mia macchina rispetto alle altre, so solo che è molto ben equilibrata. Per la gara temo un po' tutti, da Lauda alle Ferrari e principalmente il motore... non lo abbiamo collaudato molto sulla 79, e siamo appena appena al limite con i radiatori dell'acqua per il raffreddamento ».

PETERSON: « La 79 va molto meglio della 78, la Lotus oggi è la macchina da battere, in gara può succedere di tutto, ma abbiamo dimostrato io e Mario di essere indiscutibilmente i più forti su questo circuito ».

HUNT: « A Donington la soluzione dell'alettone anteriore era andata molto bene, qui invece non ha dato i risultati sperati, ma comunque sia non si era in grado di insidiare le Lotus qui in Spagna ».

L'inglese alza le spalle quando gli chiediamo notizie del suo addio alle corse a fine anno o di un suo passaggio alla Ferrari.

REUTEMANN: « Tutto bene... » **e alza il pollice. Contento lui... ma gli altri? A casa?**

LAUDA: « Ho smesso prima perché meglio di così non potevo fare. La macchina è al limite, abbiamo problemi di aderenza, bisogna lavorare ».

VILLENEUVE: « Credo che correrò con le 51, ma decideremo all'ultimo momento prima della corsa. E' molto cambiata la situazione della pista da quando siamo venuti a provare qui, alcuni mesi fa, non siamo riusciti a rifare quei tempi, e non sappiamo il perché... ».

PATRESE: « Mi è entrato un sasso nel radiatore sul finire delle prove, le temperature sono andate molto alte, mi sono fermato ai box e mi hanno detto di fare un giro di lancio e di tentare il tempo. Ho eseguito e ho guadagnato la quarta fila. Speriamo solo di avere un motore buono per la gara ».

WATSON: « Prima ho avuto problemi con il cambio, poi quando finalmente ho potuto girare, la macchina è diventata difficile su questo piccolo circuito, credo sia una questione di telaio ».

Juan Carlos si complimenta con Mario Andretti. Anche l'anno scorso l'uomo della Lotus aveva vinto al Jarama. Per Andretti è la terza vittoria stagionale, per la Lotus il secondo « uno-due » consecutivo dopo il Belgio

DEPAILLER: « Abbiamo molto migliorato rispetto a Zolder, ora la macchina è a posto, ma le gomme non sono all'altezza. Inoltre ho rotto per due volte il cambio e non ho potuto proseguire bene la messa a punto della vettura per tentare di guadagnare delle posizioni nello schieramento di partenza ».

JABOUILLE: « Si sono rotti due motori in mezz'ora. Non va bene nulla su questa macchina, non capisco il perché, che cosa ci sia, sta diventando un mistero ».

TAMBAY: « Mi fa molto male il piede di Pau, mai più correrò in F. 2, per non rischiare di perdere gare in F. 1 che sono la mia principale attività. Non correrò neppure a Le Mans, il piede mi fa male negli scuotimenti della vettura e molto onestamente in menomate condizioni non potevo fare di più ».

PIRONI: « Avrei potuto fare meglio su questa pista che mi piace molto se non avessi rotto a venti minuti dal termine la quarta marcia che mi ha impedito di continuare ».

BRAMBILLA: « Il motore aveva 500 giri in meno nell'ultima ora decisiva, e poi la combinazione delle gomme che ci hanno dato, le 34-96 non sono assolutamente adatte per correre qui, o per lo meno di fare dei tempi come gli altri. Vanno bene un giro o due eppoi degradano e devi fermarti ».

JONES: « La macchina va bene, è solo una questione di gomme, le 34 e le 96 che si ostinano a darci non vanno bene, lo avevamo già detto alla Goodyear a Zolder, ma loro non ci sentono da questo orecchio... ».

REGAZZONI: « Ho avuto molto sottosterzo che mi ha impedito di dare il meglio di me stesso, inoltre il motore non rendeva come avrebbe dovuto, mi mancavano molti giri ».

DOPO

sul traguardo

ANDRETTI

«Ora penso al titolo!»

JARAMA - Colin Chapman cerca disperatamente sua moglie, dopo la ormai usuale doppietta di cappellino in aria quando le sue due « frecce nere » tagliano il traguardo. « *Andretti e Peterson* — dice — *mi hanno dato una grande soddisfazione, doppia, in 15 giorni. Ora guardiamo al titolo con molta bramosia di farlo nostro. Sarà molto importante per noi Anderstorp, la Svezia è sempre stato un circuito favorevole alle mie macchine, inoltre ho due piloti con cui non temo nessuno...* ».

Ecclestone attraversa la pista per andarsene in fretta e furia, vede arrivare ANDRETTI e si ferma in mezzo alla pista a fargli i suoi complimenti, con il pollice alzato.

Dice Mario, dopo essersi ristorato e prima di andare sul palco d'onore: « *La partenza è stata data troppo presto, ci eravamo fermati da appena tre secondi dal giro di ricognizione quando il semaforo è diventato verde. Hunt è stato più lesto ed ha preso la testa. Al secondo giro ho tentato di passarlo e ho visto che ce la potevo fare. Ma ho aspettato di avere la certezza al cento per cento, non si sa mai che cosa possa succedere* ».

«Mi ha tradito l'ALFA...»

LAUDA: « *Si è rotto il motore, ero in quarta posizione e credo che avrei potuto fare meglio e senz'altro qualche punto per la classifica. La macchina non era eccezionale ma andava bene, le gomme con il ritmo che avevo non si sono deteriorate. Sì, credo proprio che se il motore Alfa non mi tradiva sarei potuto arrivare quarto o forse terzo* ».

LAFFITE: « *Finalmente una giornata giusta, è andato tutto bene, la macchina, le gomme, è stato un risultato importante per tutta la Ligier questo terzo posto, e per la Matra per il prosieguo di tutta l'attività anche il prossimo anno* ».

Incontriamo dopo la cerimonia Andretti e il nostro discorso continua: « *Sì, ora te lo devo confessare, dopo la vittoria senza problemi di oggi ci penso seriamente al titolo mondiale, credo che la Lotus sia imbattibile, io con Chapman e con Peterson mi trovo molto bene. Siamo al di sopra di tutti... Mi chiedi di Anderstorp: dopo la Svezia potrò essere più preciso sulle nostre possibilità di vincere il titolo. Sulla carta anche la Svezia è favorevole alle Lotus. Ma io non faccio mai né pronostici né previsioni, le corse sono una roulette...* ».

Watson e sfinito quando rientra ai box, brontola ed è allucinato. Inizia imprecando in « slang » poi: « *Non me ne va bene una, oggi che tutto andava bene, contrariamente a come sono andate le prove, mi si rompe la quarta... una giornata nera per la Brabham, a Niki una valvola del motore, potevamo essere in due entro i primi invece nulla, una vera jella* ».

VILLENEUVE: « *Non avevo "grip" e mi sono dovuto fermare per cambiare le gomme. Con il treno con cui sono partito avevo del sovrasterzo, con il secondo del sottosterzo, finalmente con il terzo la macchina non andava male. Sono molto stanco, faceva molto caldo, credo che tutti saranno stanchi. La vettura è andata bene, non mi ha dato nessun problema, sono partito con le 51 ma forse le gomme giuste erano le 61 che abbiamo montato la terza volta...* ».

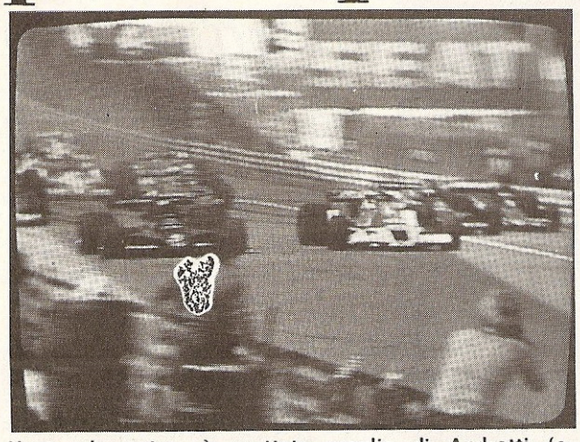
REUTEMANN: « *Non so che cosa sia successo, la macchina mi è volata via da sotto...* ». L'argentino è appena rientrato dall'infermeria dove non gli è stato trovato nulla di rotto o di sospetto, ma per sicurezza verrà inviato a fare i raggi in una clinica madrilena. Vicino a lui il f.f. d.s. Piccinini, che esclude categoricamente un guasto ai freni o all'acceleratore della Ferrari. Dice questo perché glielo ha assicurato Reutemann.

PATRESE: aveva fatto una stupenda corsa sin dall'inizio, ma già prima del via aveva dei timori sul motore che non dava la massima sicurezza: « *Dopo appena tre giri* — dice — *ho visto le temperature salire molto in alto, ho sperato che non fosse nulla di grave perché la macchina andava molto bene, poi improvvisamente il motore ha ceduto, credo che sarei potuto arrivare terzo* ».

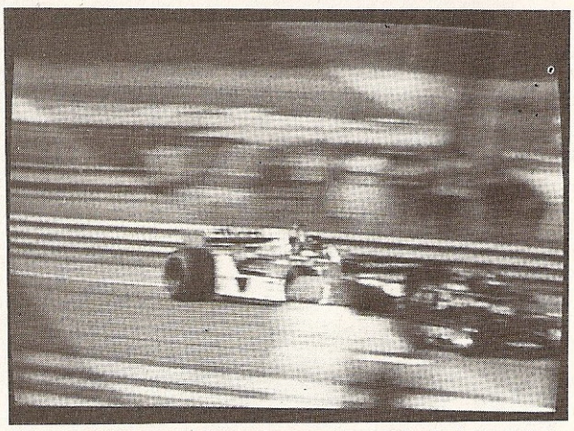
Giancarlo Cevenini

STAVOLTA GLI ERRORI IN PARTENZA NON SONO DA IMPUTARE AI PILOTI (MA AGLI ORGANIZZATORI)

PETERSON ha ritardato per tre poliziotti davanti!



Hunt, al centro, è scattato meglio di Andretti (a sinistra). Dall'altra parte, Peterson che si è mosso con sensibile ritardo costringe sul prato Lauda



Ancora dalla moviola, il sorpasso di Andretti ai danni di Hunt all'inizio del 5. giro, propiziato da una incertezza in un cambio di velocità del britannico

CONTINUAZIONE DA PAG. 37

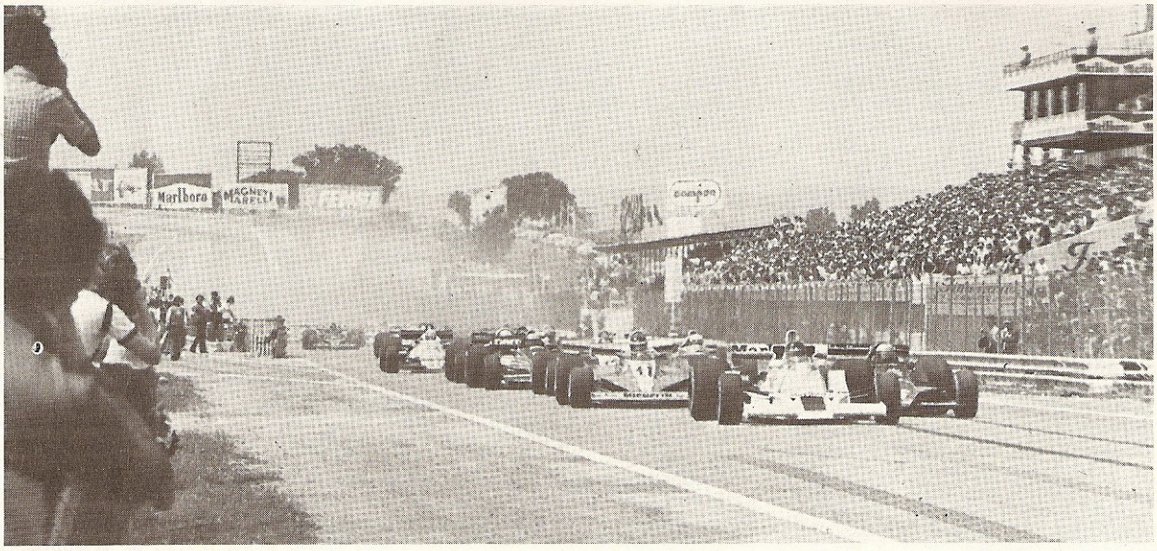
rare off-limits questa zona, proibendola a tutti.

Il guaio è, signor SCHECKTER e signor Ecclestone, che ad affollare questa zona, come le altre, sono stati non tanto giornalisti e fotografi, quanto miriadi di persone di estrazione variatissima. Tra le quali erano moltissimi quelli che avevano appeso alla cintura, od al collo, il famigerato contrassegno Foca.

Ci pare che sia ora di aprire anche questo discorso. A suo tempo la FOCA si è « organizzata » imponendo il suo contrassegno in concomitanza, e spesso in opposizione, a quelli ufficiali. Piano piano è riuscita ad imporre la presenza di questi contrassegni.

Però dato che questa gente è composta da sponsors (soldi), da amici personali, dalle amiche fisse o di turno di piloti o dirigenti o meccanici, tutto bene. In SPAGNA poi è avvenuto che la distribuzione dei « pass » sia stata fatta con notevole larghezza, e così i box si sono affollati in maniera inverosimile. Dopodiché la soluzione è stata semplice: via tutti salvo FOCA e IRPA. Non mi sta bene. La FOCA faccia innanzi tutto pulizia in casa sua. Quanto alla IRPA (la quale dovrebbe fare altrettanta pulizia nei suoi ranghi diventati pletorici a furia di amicizie ed accomodamenti), innanzi tutto occorrerebbe chiarire il fatto che i suoi membri non sono figli di Dio e quindi privilegiabili in maniera netta, ma giornalisti come gli altri.

Essendo stato uno dei fondatori dell' Irpa posso parlare a ragion veduta. Nonostante il bracciale rosso che porto al braccio non mi sento per nulla superiore ad altri colleghi che fanno il loro lavoro come me, e che non hanno bracciali solo perché vengono alle corse occasionalmente. Qui naturalmente ricadiamo nel solito discorso: la CSI si è lasciata prendere la mano anche in questo settore, ed ha permesso che siano stati gruppi corporativi a prendere delle iniziative private diventate ufficiali per consuetudine..



Ecco i primi ormai lanciati, con Hunt nettamente primo seguito da Andretti, Reutemann, Watson e Patrese

La diretta TV guastata dalla regia spagnola

Italia protesta. La segreteria di AUTOSPRINT è stata una telefonata sola di recriminazione per lo scadente servizio sul GP di Spagna F. 1. Una diretta televisiva, noiosa guastata dalle intempestive riprese del regista spagnolo, fossilizzatosi sul monologo di Andretti. Ha completato l'opera il commento del telecronista italiano che ha fatto sospirare informazioni sulle vicende che i telespettatori non potevano vedere e lui sì, a parte i lai che faceva per il bunker dove sarebbe stato costretto. Papere purtroppo a non finire: dal «vedere» all'inizio un «attacco di Reutemann a Andretti », quando l'americano stava proprio piantando il ferrarista per andare a passare Hunt, all'accorgersi solo in extremis del sorpasso del rimontante Peterson su Hunt in difficoltà, a tante altre perle.

JARAMA - Ancora una volta il « circo » di GP sembrava essere incapace di fare una partenza adeguata. Questa volta, però, era colpa degli organizzatori e fino ad un certo punto, della famosa polizia spagnola, che sembrava fare più male che bene, come la maggior parte della gente non abituata al mondo delle corse di GP. Quando le macchine prendevano il posto nella griglia di partenza la luce rossa si accendeva e, invece di seguire il regolamento che stabilisce che deve durare da cinque a dieci secondi prima che venga verde, la luce verde veniva accesa immediatamente dopo. Solo una persona era pronta per il via, e questa era James Hunt. *« Per cinque anni ho aspettato qualcosa del genere, e finalmente è accaduto »*, diceva James. Si è infilato per passare Andretti e mettendosi al comando e allo stesso tempo urtava Peterson, che ha fatto una lenta partenza dalla prima fila. *« Stavo guardando tre poliziotti che stavano ancora in pista e quando ho guardato nuovamente il semaforo la luce era già verde »*, diceva Ronnie. Quando si cominciava a muovere, Hunt si era infilato velocemente e la ruota posteriore della McLaren urtava la ruota anteriore destra di Ronnie quando Hunt passava davanti. *« E' stato un colpo maledettamente forte »*, ha detto Ronnie. *« Riuscivo solo con difficoltà a sterzare la macchina al primo giro. Già nel giro di riscaldamento la macchina sovrasterzava fortemente, e poi dopo il colpo sottosterzava »*. Dopo la corsa la ruota della Lotus mostrava solo pochi segni di gomma lasciati lì dalla gomma della McLaren, mentre Hunt ha detto dopo di aver sentito un leggero urto quando passava Peterson. Per Hunt, che aveva rischiato a montare gomme tenere, la posizione di testa era di breve durata. Andretti alle sue spalle nella prima curva, ha impiegato del tempo per superarlo, benché fosse già in testa dopo cinque giri. *« Ero sicuro che non ci sarebbe stata la ripetizione dell'Olanda in questa corsa »*, ha detto Mario, dopo. *« Potevo vedere come le sue gomme iniziavano a diventare più nere nella parte interna, e sapevo che sarebbe solo stata una questione di tempo. Quando l'ho passato non ci sono stati problemi. Ero ben lanciato in rettifilo e quando ha sbagliato una marcia mi sono portato fuori dalla sua scia ed ero davanti prima della curva »*, ha detto Mario.

POTEVA FARE UN'ALTRA CORSA

« Non avrebbe potuto essere una corsa più perfetta per me », ha aggiunto. *« Avrei potuto distanziarmi per miglia se avessi voluto, ma quando spingevo all'inizio la temperatura dell'acqua era di circa 115° e così ho rallentato, e si è stabilita a 102°. Le gomme non mi hanno causato difficoltà, avrei potuto fare un'altra corsa intera, tanto erano dure* (09 davanti e 89 di dietro). *Si sono consumate di solo 1 millimetro durante la corsa. Di fatto, la mia unica preoccupazione era che forse avevamo preso una decisione troppo cauta, ma è risultato che era quella giusta. Non ho mai dovuto spingere forte, il mio giro migliore era solo di 1'20''06 e alla fine i miei tempi erano superiori di due secondi »*.

L'unico aspetto deludente del fine settimana era il fatto che Colin Chapman ha perso il suo capellino nero porta-fortuna. Lo ha lanciato in aria, dopo che Mario era passato e ancor una volta quando passava Ronnie 20 secondi dopo. *« Era un capellino porta-fortuna, mi auguro che questo non significhi che la nostra fortuna debba cambiare »*, ha detto Colin dopo la corsa.

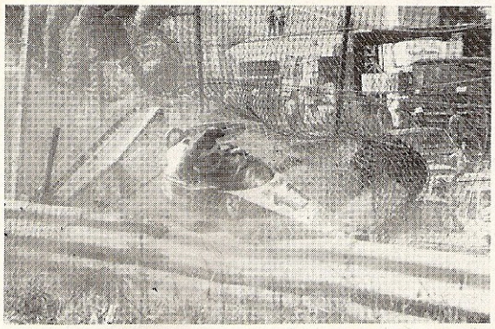
Per Ronnie questa corsa è stata una brillante rimonta dal nono fino al secondo posto, benché non pensasse proprio di festeggiare, dopo essere sceso dalla macchina. *« Facevo fatica a camminare, il sedile era tanto scomodo, mi faceva veramente male »* ha commentato Ronnie.

Dopo la ottima partenza, Hunt ha dovuto duramente lottare con la macchina fortemente sovrasterzante. *« Di fatto, è stata la corsa più dura della mia carriera di F. 1 »*, ha detto James, il quale ha forse commesso un errore di fermarsi così tardi per cambiare le gomme. *« Abbiamo rischiato con le gomme, l'unica cosa che potevamo fare in queste circostanze se volevamo battere le Lotus, e abbiamo perso »*, ha detto James.

Il povero Tambay con la seconda McLaren si è visto porre fine alla sua corsa per mano dei commissari. *« Dovevo cambiare marcia senza la frizione per cercare di risparmiare la gamba sinistra dolente »*, ha detto Tambay. *« Ho sbagliato una marcia in salita sotto il ponte e ho fatto un testa-coda »*, ha spiegato. *« Sono riuscito a far ripartire il motore e poi i commissari mi hanno tenuto fermo sul lato della pista per venti secondi e la frizione se n'è andata. Il motore si è nuovamente arrestato e non potevo più farlo partire, »* ha aggiunto Patrick.

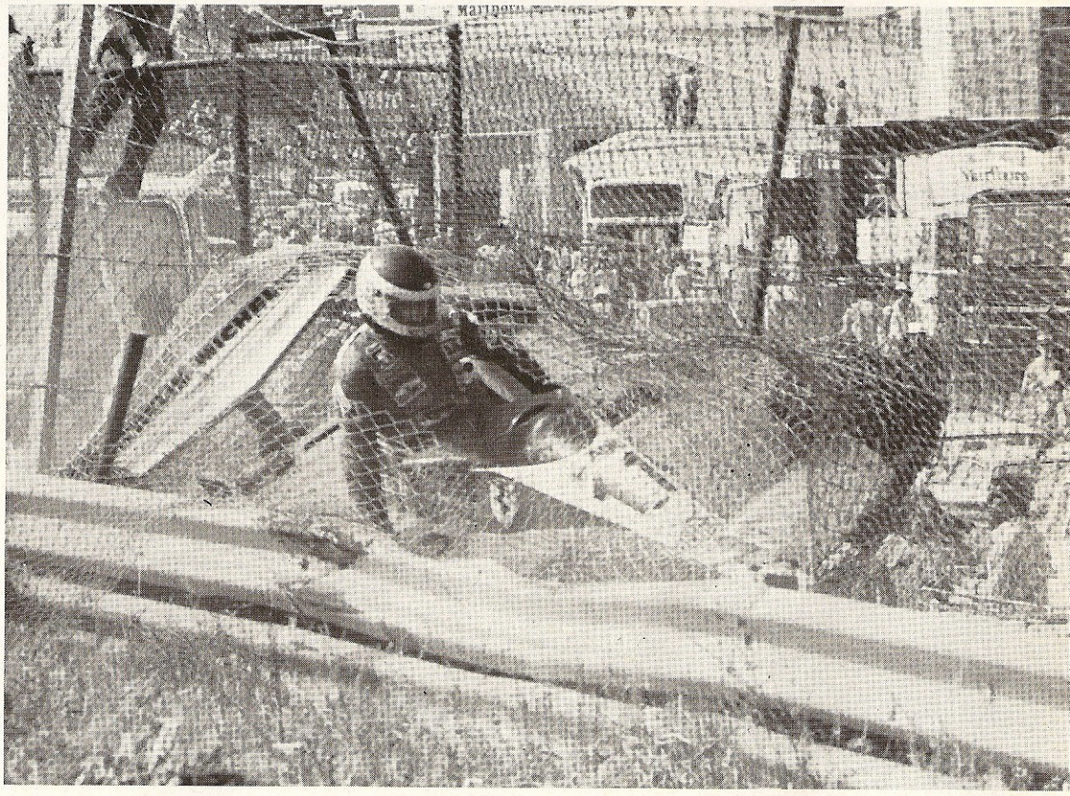
Brambilla ha disputato una buona corsa. La macchi-

IL DRAMMATICO... GOL DELLA FERRARI ALLA CURVA «FANGIO»



Al 57. giro di gara, alla curva Fangio, Reutemann vive la sua brutta avventura, perdendo inspiegabilmente il controllo della sua Ferrari 312 T3

Avviluppata nelle reti, la T3 si è appena fermata che Reutemann si sfila dall'abitacolo, subito aiutato. Si ipotizza anche una rottura di sterzo



Reutemann senza sterzo?

JARAMA - 57. giro del GP di Spagna, inutilmente i box della Ferrari aspettano il passaggio di Reutemann. Poi un urlo: la tribuna balza in piedi. L'altoparlante annuncia: « Incidente a Reutemann », dietro ai box si vede salire un gran polverone per un attimo si pensa sia fumo. Sono momenti tremendi.

Mimicha, la moglie di Carlos al box dove fa il contagiri impallidisce, arrivano notizie frammentarie, « si è rotto una caviglia », « non si è fatto nulla », « è all'infermeria ».

Mimicha abbandona il contagiri e si ritira nel box, al buio fra le gomme e piange. Arriva Soler-Roig che la tranquillizza: Carlos è alla tenda della Croce Rossa per precauzione, ma non ha nulla.

Sull'incidente della rossa Ferrari se ne sono sentite tante, cerchiamo di ricostruirlo tramite un « Attualfotino », un collaboratore di Giancarlo Piccinini che era presente sul luogo, Daniele Amaduzzi, sentiamo dalla sua viva voce cosa è successo:

« Mi trovavo alla curva Fangio e ho visto arrivare Reutemann abbastanza veloce. In rettilineo, quando ha fatto per impostare la curva Le Mans, ho avuto l'impressione che il pilota abbia dato una grande frenata, perché ho visto le quattro gomme inchiodate che fumavano. Mi è sembrato che abbia tentato ancora di frenare ma che i freni non gli abbiano risposto. La macchina non si è fermata e l'ho vista zigzagare in mezzo alla pista prima di andare a cozzare contro il guardrail con molta violenza, abbattere le reti di protezione e fare come un mezzo looping prima di fermarsi, quasi in piedi, contro le reti. Reutemann è uscito sollecitamente dalla vettura, un po' zoppicando, e a mio avviso non si è fatto nulla ».

Reutemann nega un guasto tecnico e dice di non capire che cosa possa esser successo, i casi sono due: avaria tecnica, metti un acceleratore bloccato, o errore dell'argentino. In serata, raccolta da una confidenza arrivata a giornalisti inglesi, si è appreso che il guaio sarebbe allo sterzo. Da ciò lo zigzagare. Bisognerà aspettare che la Ferrari, a casa, venga esaminata prima di sapere le ragioni di quanto è successo.

Siamo andati a vedere la macchina dopo l'incidente sul camion. Non mostrava grandi danni. La sospensione anteriore sinistra è piegata ed ha un tubo rotto per l'urto contro il guardrail, mentre un contenitore dell'olio dei freni, quello al centro tiene meno olio degli altri due, senza però che vi sia una perdita.

Un'altra testimonianza è quella di Marie Claude Beaumont, ex-pilota ed ora alle pubbliche relazioni della Renault. Dice: « Reutemann è entrato in curva ad una velocità nettamente superiore a come faceva abitualmente. A mio parere si è bloccato l'acceleratore ».

Il dott. Nalda ha visitato Reutemann dopo l'incidente e non gli ha riscontrato nulla di serio se non un leggero stato di choc. Per precauzione, il pilota è stato portato all'ospedale « La Paz » di Madrid per delle radiografie cautelative. Ma in serata è stato dimesso con certificato rassicurante. Se ne è andato in albergo, in camera, a mangiarsi un cocomero.

g. c.

na sottosterzava fortemente, accentuandosi quando ha perso un peso della ruota anteriore, che ha provocato delle vibrazioni e le pastiglie dei freni si allargavano dopo ogni curva. *« Ho dovuto sempre pompare prima di poter frenare »*, ha detto Vittorio. La bella corsa di Patrick Depailler si è conclusa tristemente, quando si è dovuto fermare ai box per accensioni irregolari causate dall'impianto elettrico. Veniva cambiata la scatola di accensione, ma le accensioni irregolari continuavano, e si è fermato definitivamente probabilmente a causa di una valvola piegata.

ROTTA UNA MOLLA SCOPPIA IL MOTORE

Anche Pironi era in difficoltà con la seconda Tyrrell. Si è fermato con l'isolante di distribuzione allentato, che faceva sì che il motore girasse a sette cilindri.

Anche per Jacques Laffite è stata una corsa dura. *« E' stata la corsa più dura che abbia disputato da molto tempo. Faceva molto caldo e il braccio mi faceva molto male perché urtava costantemente contro l'abitacolo »*, ha detto Jacques, prima di scappare via per prendere il primo aereo. L'unico incidente serio della corsa è stato quelli di Carlos Reutemann. Ancora sotto choc dopo essersi salvato fortunatamente in questo brutto incidente, egli non era sicuro di che cosa era accaduto. *« Ho frenato e la macchina è andata dritta fuori pista a circa 200 kmh »*, ha detto dopo la corsa. Regazzoni ha concluso in modo sfortunato una buona corsa. La rottura di un raccordo del tubo di alimentazione lo ha eliminato negli ultimi giri. Stuck nella seconda Shadow ha dovuto fermarsi per far montare un nuovo musetto e per cambiare le gomme anteriori dopo un testa-coda, ma poi si è dovuto fermare un'altra volta per cambiare anche le gomme posteriori perché accusava un forte sovrasterzo, provocato dal fatto che due bulloni si erano allentati nella parte posteriore della vettura. Jochen Mass ha perso un buon posto con un testa-coda. *« Il sovrasterzo peggiorava sempre di più »*, ha detto Jochen. *« Veniva così all'improvviso che non potevo farci niente, quando ha fatto il testa-coda »*, ha aggiunto.

Fittipaldi ha perso diversi pesi delle ruote e si è dovuto fermare ai box per diverse volte e poi nuovamente per rottura della tiranteria del gas. Il motore di Patrese si è grippato, quello di Lauda è scoppiato dopo che si era rotta la molla della valvola, e anche Ickx ha bruciato il motore. La corsa di Watson è stata rovinata per difficoltà con la quarta marcia, permettendo a Peterson, Laffite e gli altri di passarlo, dopo una bella battaglia all'inizio. Era fortunato di arrivare quinto, l'ultima macchina ancora nel giro dei primi. Non è stata una corsa molto emozionante, ma non lo è mai quando una macchina ha un tale vantaggio sulle altre, come sembra avere la Lotus attualmente. *« Spero soltanto che sia ancora così per molto tempo »*, diceva Mario, che sembrava piuttosto contento di come la corsa si è svolta per lui, sebbene ci siano stati molti visi lunghi nel paddock. Il campionato sembra infine volgersi a favore di Andretti, il più probabile vincitore del titolo.

Jeff Hutchinson

UN «VERDE» ACCELERATO

Dal guizzo di HUNT alla rincorsa di RONNIE

JARAMA - Meno male che non è una macchina nuova questa Lotus 79 alla sua seconda doppietta in 15 giorni, come diceva l'ing Forghieri, che non ha assistito alla corsa per andare a prepararsi per le prove di metà settimana a a Brands Hatch.

Il via viene dato con cinque minuti di ritardo perché Juan Carlos si è fermato un po' troppo a chiacchierare con i piloti.

Come è ormai consuetudine succede il caos, ma non ci sono macchine eliminate. Nessuno però fa la partenza anticipata perché una speciale telecamera, direttamente collegata con la direzione corsa, controlla che tutto sia regolare. Peterson al verde ritarda a scattare (al verde tra l'altro anticipatissimo) perché ha tre poliziotti davanti, Lauda va sul prato e Peterson che finalmente è riuscito a partire, lo stringe inavvertitamente, ha un attimo di esitazione e si fa infilare come un tordo da Hunt.

Dietro è tutto regolare. Al termine del primo giro transitano in questa posizione: Hunt, Andretti, Reutemann, Watson, Villeneuve, Patrese, Laffite, Scheckter, Peterson e Lauda.

Andretti studia Hunt, tenta due volte di passarlo per vedere il suo comportamento, poi all'inizio del quinto giro, gli prende la scia e lo passa, alla staccata dopo il traguardo. Con Andretti in testa dietro a lui si scatenano un po' tutti. Peterson insegue rabbiosamente mentre Reutemann, senza infamia e senza lode, occupa la posizione che si è trovato dopo 100 metri dalla partenza, e dà l'impressione di non tentare neppure di avvicinarsi ai due avversari che ha davanti.

Queste le posizioni al decimo giro: Andretti che ha impiegato 13'31''80, lo seguono Hunt a 3'', Reutemann a 8'', Watson a 12'', Villeneuve a 13'', Patrese a 14'', Peterson a 15'', Lauda a 18'', Scheckter a 20''. Più distaccati seguono Pironi, Tambay, Mass, Brambilla, Depailler, Regazzoni, Fittipaldi, Jones e i rimanenti.

Peterson sta andando fortissimo, le due Lotus una in testa senza problemi e una all'attacco per conquistare posizioni, sono uno spettacolo, specie quando Peterson passa Scheckter, mentre Andretti guadagna sempre più terreno su Hunt.

Si ferma ai box Ickx con un problema al cambio e riparte, Depailler passa Brambilla al 12. passaggio, e Laffite in piena rimonta passa Villeneuve che sembra (dal punto in cui siamo noi) avere dei problemi ai freni.

Reutemann perde vistosamente terreno, la Ligier fuma, e anche l'Arrows di Patrese ha degli allarmanti sbuffi azzurri dagli scarichi.

I due di testa, Andretti e Hunt, fanno il vuoto fra loro e gli avversari. Ventesimo passaggio, in testa Andretti con un vantaggio su Hunt di 4'', terzo Reutemann a 17''. Seguono Watson a 19'', Patrese a 21'', poi Laffite e Peterson, Lauda, Villeneuve e Scheckter.

Si ritira Tambay con problemi al cambio dopo un testa-coda, al giro successivo si ritira Patrese con il motore rotto. Andretti è in testa senza problemi seguito da Hunt, mentre i due ferraristi fanno strani segni davanti ai box. Si ferma Fittipaldi al 23. passaggio perché ha perso i piombi delle ruote anteriori, è una sosta che si ripeterà per tre volte in più un'altra volta si bloccherà il cambio.

Rebaque si deve ritirare per la rottura di un tubo di scarico. Siamo al 25. giro, e continuano gli strani segni dei due ferraristi. Improvvisamente al 28. giro, entra Reutemann mentre si aspettava Villeneuve: i meccanici sono bravissimi e cambiano le quattro gomme in 17'', i tecnici Michelin hanno le mani nei capelli dalla disperazione, quello della Goodyear accorso come un falco a godere delle disgrazie altrui, ride contento.

Quasi sviene quando subito dopo vede arrivare anche, inaspettatamente per tutti, Villeneuve. C'è un po' di caos e il canadese con un cambio in 20'' viene fatto ripartire con le gomme di Reutemann, ecco perché dovrà poi fermarsi un'altra volta a cambiarle ancora.

Dopo il colpo di scena delle due Ferrari, rientrate perché non stavano in strada, queste le posizioni, con un Mario Andretti a spasso, al 30. giro:

Andretti, a 6'' Hunt, poi Watson a 30'', Laffite a 30''5, Peterson a 31''20, Lauda a 31''30. Seguono poi Scheckter, Pironi, Depailler e Reutemann, che dopo la fermata è in decima posizione, mentre Villeneuve è in quindicesima.

Al 37. giro, spettacolare sorpasso di Laffite a Watson e Peterson non è da meno e lo sorpassa anche lui. Watson accusa problemi al cambio, almeno così ci sembra di capire dai segni che fa passando davanti ai box. In testa sempre Andretti al 38. passaggio seguito a 8'' da Hunt.

Andretti fino a questo momento ha il giro più veloce in 1'20''06. La rincorsa di Peterson è la più entusiasmante di tutto il GP. Lo svedese, ora che è terzo e nessuno lo ostacola, fa scintille e si avvicina sempre più ad Hunt che accusa sovrasterzo.

Si fermano ai box Stommelen e Stuck per cambiare le gomme. Queste le posizioni al 45. passaggio: Andretti, Hunt e Peterson vicinissimi, poi più staccati Laffite, Lauda, Watson, Depailler, Scheckter, Reutemann, Pironi, Brambilla, Mass

Si concretizza la grande corsa di Peterson, che passa in rettilineo come una freccia Hunt e si installa alle spalle del compagno di squadra, ormai troppo lontano per essere raggiunto. Siamo al 52. giro: le due Lotus sono in testa seguite da Hunt, Laffite, Lauda, Scheckter e Reutemann.

Si è dovuto fermare nel frattempo (esattamente al 48. giro) Villeneuve per cambiare ancora una volta le gomme. Al 55. passaggio Laffite passa Hunt ed è terzo. Il giro dopo anche Lauda rompe una molla valvola, e per lui la speranza di fare qualche punticino sfuma.

Al 59. giro Reutemann esce di pista alla curva « Le Mans » o per la rottura dei freni o per il bloccaggio dell'acceleratore. Il pilota per precauzione è portato all'infermeria del circuito, è solo uno choc, ma si ordina un elicottero per portarlo all'ospedale e fargli delle radiografie complete di sicurezza.

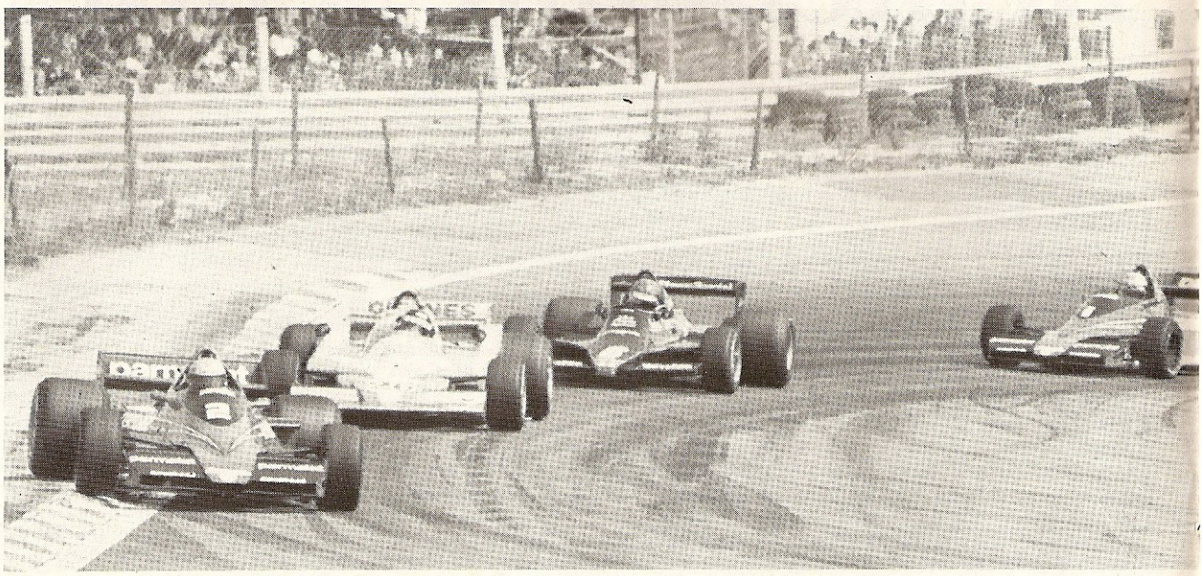
Al 61. giro si ferma Hunt per cambiare le gomme e riparte. Si ritira Depailler per la rottura del motore.

Ormai la corsa è fatta, Andretti è in testa davanti a Peterson, Laffite, Scheckter, Watson ed Hunt che ha ripreso al 6. posto. Si ripete Zolder con il doppio lancio di cappellino di Chapman, alle stelle per la sua doppietta.

cev.

MARIO ANDRETTI, il vincitore di questo G. P. di Spagna, spiega come ha guidato per vincere sul circuito di Jarama la Lotus 79: « All'inizio del **rettilineo** di arrivo si mette la **quinta** ad una velocità di circa **240 kmh**, si stacca a circa 120 metri dalla **curva « Nuvolari »** dove si arriva a **270 kmh** e si passa **in terza.** E' una curva che si fa a circa **130 kmh in seconda.** Sempre in seconda a **135 kmh la curva « Fangio », terza** all'inizio della **« Varzi »** da cui si esce a circa **150 kmh, terza** fino alla curva **« Le Mans »** dove si stacca, a **160 kmh,** per mettere la **seconda.**

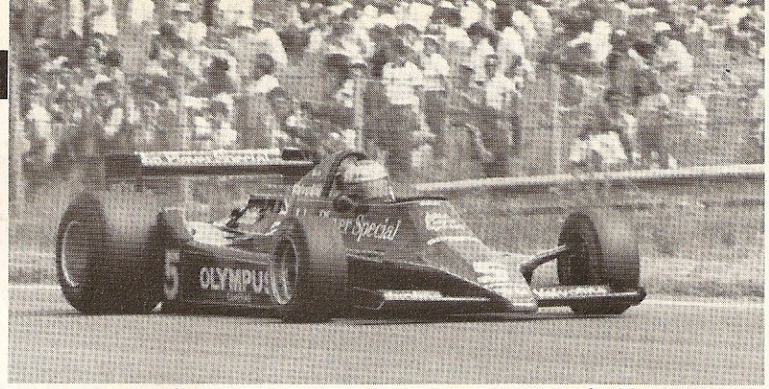
Tutta **seconda** fino alla **« Farina »** poi prima (o seconda) **a 110 kmh,** uscita della **« Farina »,** poi **terza** alla salita **Pegaso, quarta** prima della **« Ascari »** a **210 kmh.** Si scala **in terza** e si fa **a 170 kmh** tutta terza fino alla **curva « De Portago »** a **120 kmh, « esse » « Bugatti »** in **terza a 160 kmh,** poi **seconda** a **110 kmh, terza** e prima della **curva « Monza » a 160 kmh** si scala in **seconda** e si fa la curva a circa **120 kmh.** All'uscita **in seconda a 130 kmh,** si mette la **terza** poi la **quarta** a **170 kmh,** e si fa la **curva del « tunnel »** prima dei box **a 180 kmh,** poi **quinta a 240 kmh** e il giro ricomincia.



Dopo la sua brutta partenza, Peterson ha iniziato una magnifica rimonta che lo ha portato al secondo posto, alle spalle del compagno di squadra Andretti. Ecco lo svedese davanti a Lauda e dietro Watson e Laffite

VIGILIA A TRE TEMPI

MERZARIO non si ripete: ancora fuori!



Per questa gara, le Lotus inauguravano un nuovo sponsor, la Olympus, macchine fotografiche giapponesi, che hanno così abbandonato la Hesketh

JARAMA - Erano solo in 29 i piloti iscritti al GP di Spagna dopo le defezioni degli ultimi giorni. Il regolamento diceva che potevano provare in 28 e per quell'uno in più Ecclestone non ne ha voluto sapere e ha fatto fare le preprove di qualificazione.

L'assurdità era che vi erano 4 posti a disposizione per cinque macchine, era forse più semplice ammetterli tutti e non fare rischiare inutilmente. Invece ecco alle ore 8 di venerdì mattina le prove per i « derelitti » non-FOCA a darsi battaglia, ma senza troppa convinzione.

Mancava definitivamente la Hesketh, e il suo pilota Daly. Che cosa era successo? Semplicemente che la Olympus stanca di dare dei soldi ad una macchina che faticava a qualificarsi, aveva ritirato la sponsorizzazione e l'aveva data alla Lotus (un bel salto di qualità) per la « modica » cifra di 240 milioni. Chapman aveva accettato di scrivere sul musetto e sul fianco il nome della macchina fotografica.

Ora la Hesketh è in liquidazione, vende tutto e finisce l'avventura in F. 1. I probabili acquirenti sono i piloti della serie Aurora.

Il locale Villota, « mister testa-coda », è stato ammesso d'ufficio. Vedremo in Italia che cosa farà Maffezzoli con i piloti italiani iscritti a Monza. Volete scommettere che non ne farà niente ed Ecclestone gli farà fare la pre-selezioni?

Rebaque con la sua Lotus è subito il migliore e alla fine farà spiccare il tempo di 1'19''84 che se avesse ripetuto in prove ufficiali lo avrebbe portato avanti di due file, ma non riuscirà a far meglio di 1'20''21.

Alle sue spalle, dopo un po' di paura perché non riusciva a far tempi validi, Stommelen con l'Arrows con il tempo di 1'19''97. In prove ufficiali sarà più lento di sei centesimi di secondo.

Terzo tempo per Arturo Merzario che ha girato in 1'20''03, un tempo che se avesse ripetuto gli avrebbe permesso di partire in decima fila invece di essere fuori dallo schieramento.

Ultimo degli ammessi Lunger con il tempo di 1'20''19, mentre a non qualificarsi è rimasto il solo Rosberg con l'antidiluviana Theodore di Hong Kong.

ANDRETTI a fondo per la «pole» anti-RONNIE

JARAMA - Tranquillo e superbo, dopo aver lasciato la sua « freccia nera » nelle mani dei meccanici che amorevolmente gliela pulivano e gliela lucidavano, Mario Andretti ha seguito lo « scannarsi » dei rivali negli ultimi 42 minuti di prova dal muretto dei box assieme al « vecchio », il suo patron Chapman.

Sono bastati infatti 18 minuti dell'ultima « ora della verità » ad Andretti e alla creatura di Chapman per riprendersi la « pole position » che era, sino a quel momento, di un'altra « freccia nera » quella dello svedese Peterson anche qui ai vertici delle due giornate di prove alla guida della nuova Lotus 79.

Il tempo dato ufficialmente ad Andretti è stato « choccante »: 1'16''39, un tempo irraggiungibile per tutti, ma addirittura a livello di 1'16''20 150 metri dopo il punto in cui lo avevano preso i cronometristi ufficiali che sono all'inizio dei box, e addirittura 1'16''17 da altri cronometristi alla fine del muretto dei box. Chapman era sicuro di avere 1'16''21, ma anche con il tempo superiore è nettamente primo e secondo. Le sue creature non hanno rivali.

Per la Ferrari, una parziale disillusione queste prove. Il solo Reutemann, che ha il terzo tempo, è distaccato di un secondo da Andretti, mentre Villeneuve con la seconda Ferrari è andato più piano del « Gaucho triste » di 36 centesimi di secondo, un soffio. Tra i due si è intromesso Hunt, un Hunt smanioso di fare finalmente qualcosa di buono per la McLaren e per la Marlboro che lo pagano come un professionista (mentre è sempre più uno svogliato hippy) prima di abbandonare la squadra che gli ha permesso di diventare campione del mondo e attaccare il casco al chiodo, oppure...

E' mancata all'attesa la Brabham-Alfa di Lauda, che è solamente in terza fila. E' mancata già dalla prima giornata di prove con gravi problemi al telaio.

Le prove, come è ormai consuetudine, sono iniziate al venerdì mattina, ore 10, ma erano state precedute dalla « solita » oretta di pre-qualificazione di cui leggete in altra parte del giornale.

E' subito Lotus, ma non con il solito Andretti che tutti si aspettano, bensì col velocissimo Peterson che — anche lui con la 79 — ottiene al termine della giornata la migliore prestazione girando in 1'16''68, tempo che non riuscirà più a migliorare nelle restanti tre ore e mezza di prove.

Alle spalle di Peteson, a soli tre decimi, il compagno Andretti che, rimasto senza benzina lungo il percorso, ha perso una ventina di minuti che non gli hanno permesso di cercare di avvicinare *« il suo più pericoloso avversario »* come lo ha definito Andretti. Ma non ci sono problemi per le Lotus, incollate al terreno nelle curve del circuito come se fossero su dei binari, e gli altri a piedi.

Alle spalle di Peterson, a soli tre decimi, il compagno Anche alla guida di una Ferrari-Michelin vincente non sa tirare fuori il meglio ed è dietro solo perché non si può fare peggio di così con le creature che il commendatore ha dato ai due piloti argentino e canadese. Se per il canadese c'è la scusa (valida) dei circuiti che non conosce e dell'assuefazione, per Reutemann c'è una guida « sporca », in diversi punti del percorso, come non lo avevamo mai visto, una guida che non permette alla Ferrari — macchina vincente — di battersi alla pari con le Lotus.

A nostro avviso la Ferrari è oggi, assieme alla Lotus, la macchina da battere, solo che il furbo Chapman ha due prime guide al volante, due campioni che possono far tutto, la Ferrari non ha una prima guida e non ha un campione. A parere di Reutemann la Ferrari difetta al Jarama di aderenza. La stessa cosa dice Villeneuve.

Hunt ottiene la quarta posizione dietro a Reutemann per due centesimi di secondo. Utilizza anche un alettone anteriore al limite del regolamento che poi non trova valido.

Watson ha il quinto tempo, seguito da Scheckter e da Lauda. Le due Brabham difettano di telaio e lo si vede proprio qui dove si va di telaio e non di potenza di motore. Per Lauda, al quale nelle prove di alcune settimane fa si ruppe il telaio all'altezza della monoscocca, dove c'è il cruscotto, Murray ha fatto un telaio rinforzato, ma questo non flette e la macchina, in particolare quando c'è molta benzina, è inguidabile. A volte la eccessiva rigidezza è un guaio, evidentemente.

Patrese e Brambilla, molto veloci, stanno mettendo a posto la macchina. Sono in dodicesima e tredicesima posizione. Regazzoni ha problemi di motore e di stabilità ed è solo 24., davanti a Merzario e a Colombo che ha l'ultimo tempo.

Nelle prove pomeridiane Hunt riesce a farsi mettere a punto la macchina come vuole lui e promette a Mayer faville prima del via, ma la pista, con il grande caldo, è cambiata e i tempi della mattina sono inavvicinabili. Emerge nell'ultima ora della prima giornata Andretti, con il tempo di 1'17''61 staccando di oltre mezzo secondo Reutemann. Più lontani Lauda e Peterson che, viste le mutate condizioni della pista, si accontenta del tempo del mattino.

Quinto tempo per Laffite che l'altr'anno qui partì in prima fila seguito da Scheckter, mentre Brambilla è quindicesimo. Merzario migliora ed occupa la 22. posizione, mentre Colombo alla sua seconda prova in F. 1, è davanti a Lunger, Villota e Stuck che ha rotto il motore.

Villota, lungo la pista sempre in testa-coda, è stato protagonista all'ultimo minuto di una bella piroetta all'ingresso del rettilineo d'arrivo. Mentre « danzava » al centro della pista ha colpito Hunt che sopraggiungeva rompendogli la sospensione anteriore destra, tanto che la ruota era sopra la carrozzeria invece che in terra. I danni sono stati solo per la McLaren, mentre la macchina di Villota non si è fatta nulla.

Sabato, ultima giornata di prove, si spera che dopo la bella prestazione degli azzurri in Argentina i colori italiani della Ferrari migliorino. I primi novanta minuti non sono validi per lo schieramento e l'Italia « gioca in difesa » dopo i « tempi » a freddo del giorno precedente...

Al termine, il migliore di tutti è ancora Peterson che — pur lontano dal record del giorno precedente — fa meglio di tutti girando in 1'18''16. E' un tempo fatto negli ultimi giri, durante tutto il tempo delle prove era stato sopra a tutti il bravo Patrese che si vede così relegato al secondo posto con il tempo di 1'18''59. Hunt è terzo con 1'18''67.

Sono questi gli unici tre che girano sull'1'18''. Gli altri sono tutti lontani, oltre l'1'19''. Il primo è Andretti con 1'19''18, ma ha girato con il pieno mentre per i primi vi sono dei dubbi. Lauda ha la quinta posizione con 1'19''36. Lo seguono Laffite, Jones e Scheckter.

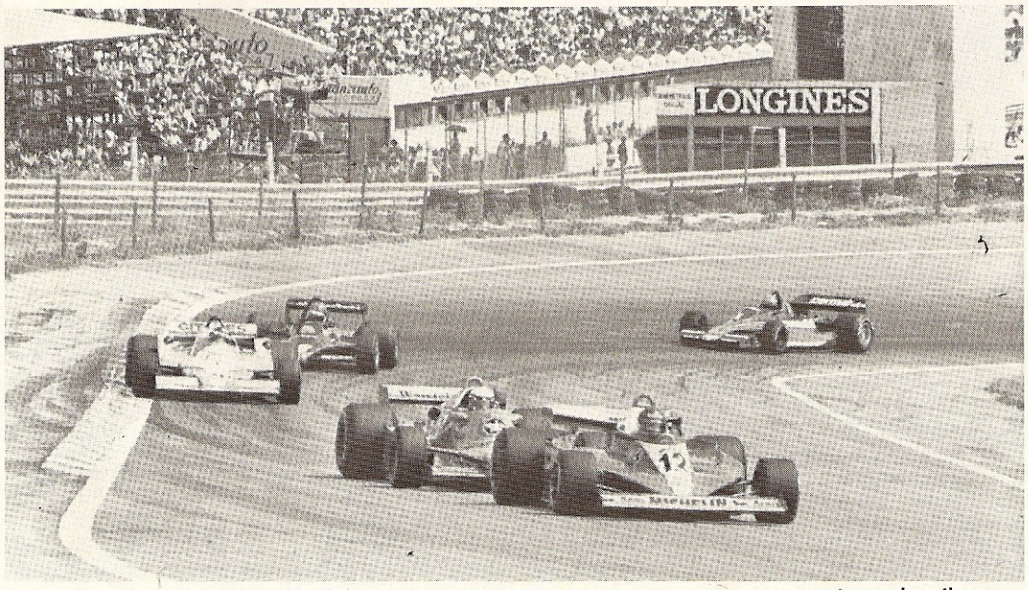
Reutemann ha solo l'undicesimo tempo con 1'20''05, mentre Villeneuve è ancora più indietro con 1'20''83. Brambilla che sta mettendo a punto la macchina ha il 14. tempo con 1'20''36, Jabouille rompe l'ennesimo motore. E' l'unico brivido, assieme alle giravolte del solito Villota.

Ultima bruciante ora, e subito riemerge Andretti, come detto all'inizio. Mario dopo dieci minuti gira in 1'16''68, eguagliando il tempo di Peterson del venerdì, poi 1'16''41, 1'16''39 (tempo riconosciutogli) 1'16''20, 1'16''15. Se c'erano dei dubbi...

Migliora Patrese che ottiene 1'18''14 che gli vale la quarta fila a fianco di Watson che, come Lauda, lamenta poca aderenza e inguidabilità della macchina. Hunt, Scheckter, Laffite e Depailler non ce la fanno a far meglio delle prove precedenti, mentre migliorano Pironi, Tambay e Fittipaldi.

L'ultimo a qualificarsi è Keegan con il tempo di 1'20''77. Brambilla è in ottava posizione ma ha problemi di motore, mentre non si qualificano Merzario (1'20''77), Lunger (1'21'' 17), Villota (1'21''55) e Colombo (1'21''59).

g. c.



Ecco Patrese alle costole di Villeneuve, che poi finirà per superare poco prima che il canadese si fermi ai box. Poi Riccardo ha rotto il motore e ha dovuto mestamente abbandonare

La McLAREN rinuncia all'alettoncino

JARAMA - Pochissimo da dire sulle novità tecniche, proprio molto poco, perché le macchine erano tali e quali quelle del Belgio, con soltanto qualche piccolo adattamento alle caratteristiche del circuito.

Solo alla **McLAREN** si è visto qualcosa di nuovo, in prova, con la sperimentazione di un alettoncino anteriore posto sopra la parte avanzata dell'abitacolo e che è pressoché uguale a quello utilizzato dalla Wildcat ad Indianapolis. Lo ha provato James Hunt ma i risultati sono stati poco brillanti, rispetto alle soluzioni abituali, per cui la sperimentazione è stata sospesa.

Questo alettoncino è stato fissato a cavallo della sospensione anteriore, con bulloni avvitati sulla traversina che regge i fulcri dei bilancieri superiori.

Anche alla **LIGIER** hanno effettuato qualche esperimento di aerodinamica, con l'adozione di un prolungamento verso le ruote, e quindi all'indietro, delle derive laterali dell'anteriore, che adesso arrivano a filo del pneumatico. La Ligier ha anche cambiato l'alettone, utilizzando quello della JS 7 e non quello più appiattito caratteristico della JS 9.

f. l.

● La **PORSCHE** andrà a Indy il prossimo anno con lo sponsor Martini che vuole ritornare in grande stile alle competizioni, anche in F.1. « **Principalmente in F.1** » avrebbe detto il conte Gregorio Rossi. La Porsche a Indy il prossimo anno sarà con motore sovralimentato di 2.5 litri. Saranno due macchine guidate da un americano e da un pilota tedesco che potrebbe essere Mass. Ickx voleva andare ma è stato scartato. La potenza del motore Porsche è di 400 CV-litro.

LA VIGILIA

PADRINI milleusi

● Nelle prove di qualificazione gli uomini della **GOODYEAR** hanno particolarmente curato Stommelen con consigli e gomme superiori a quelle degli altri. Pare che ci fosse l'interesse di avere due Arrows alla partenza. **« Meglio non rischiare — aveva detto Ecclestone — ai suoi amici della Goodyear ».**

● Mancava **VILLOTA** nelle pre-prove di qualificazione. Il pilota spagnolo era stato inserito fra i 34 privilegiati Foca d'ufficio per attirare il pubblico. Poi non è riuscito a qualificarsi. Anzi ha fatto molti danni alla macchina di Hunt oltre alle innumerevoli piroette che faceva in mezzo alla pista. Resterà da vedere che cosa faranno gli organizzatori del **« GP d'Italia »**, segnatamente Maffezzoli iscriverà d'ufficio i piloti italiani oppure no? Conoscendo l'ambiente diremmo no. Infatti si dice che le pre-prove per il « GP d'Italia » si svolgeranno a giugno in occasione del « GP Lotteria ».

● Nella seconda giornata di prove nell'intervallo fra la prima e seconda sessione per permettere ai piloti delle **GARE MINORI** di provare le vetture di F. 1 sono dovute uscire dai box. Le trattative per una corsa così semplice sono state lunghe e complesse. « Padrino » Ecclestone si rifiutava di lasciare i box.

● **WATSON** ha rotto un manicotto del cambio nella prima sessione di sabato. Ne ha approfittato per accorciare la 2 e la 5 marcia.

● Alla fine delle prove **LAUDA** ha detto, dopo aver smesso — more solito — prima del termine: **« ...La macchina va bene io ho fatto il massimo ma non si riesce a scendere da questo tempo... »** Evidentemente la « lezione » di Montecarlo non gli è bastata!

LE GOMME

Giallo - sigle

● Per i piloti **« privilegiati »** la **GOODYEAR** ha messo a disposizione diverse mescole di gomme. Lauda aveva le 89/96, poi ha provato le 09/ 89 e le 11/39 assieme a Watson. Le Lotus di Andretti e Peterson hanno provato le 09/89 e le 12/13. Peterson ha usato anche le gomme larghe di 11 pollici e le 78 anteriori. La McLaren ha provato principalmente le 12/13. Tutti gli altri **« diseredati »** avevano le 33/96, decisamente inadatte al circuito del Jarama.

Conclusione amara per Niki Lauda, che al 57. giro di gara parcheggia la sua Brabham-Alfa ai lati della pista. Il motore è KO, probabilmente per una molla valvola e sfumano per Niki punti sicuri

LE PROVE

L'ala di HUNT e lezione per NIKI

● Nella prima sessione di prove **KEEGAN**, il compagno di Brambilla, ha rotto un albero del cambio e non ha potuto provare perché la riparazione e sostituzione del pezzo è stata molto lunga.

● Al venerdì **LAUDA** non ha potuto rendere al massimo con la sua Brabham-Alfa perché aveva il cambio duro e non riusciva a preselezionare bene le varie marce. Nell'intervallo il cambio, a 5 marce, è stato messo a punto.

● **STUCK** non ha provato molto nella prima giornata di prove avendo rotto il motore sul finire della prima sessione. I meccanici non hanno fatto in tempo a cambiarglielo per la seconda sessione.

● Ad un certo momento delle prove **HUNT** ha utilizzato un alettone anteriore tipo quelli che si usavano anni fa prima che fossero regolamentati dopo l'incidente di Barcellona. I risultati non è che siano stati particolarmente favorevoli e l'alettone è stato levato. Il problema della mancanza di aderenza anteriore della Mc Laren rimane così per ora insolubile.

● C'è rimasto male **CLAY REGAZZONI** alle prove a Jarama. L'altra settimana aveva provato assieme ad altri a Donington ed era andato più forte di Hunt che proprio là aveva utilizzato fra l'altro l'alettone anteriore. In Spagna lo svizzero invece è stato un disastro.

● Cercando di fare un tempo come un anno fa quando partì in prima fila con Andretti, **LAFFITE** ha girato nelle prove non cronometrate con la vecchia Ligier. I risultati non sono stati buoni e Jacques è ritornato alla nuova macchina.

● La **MICHELIN** ha preparato per la Ferrari e la Renault le 48 e le 61, poi le 51 e le 59 anteriori e posteriori. Ma i tempi non venivano e si sono provate anche le S9 con un ritorno all'antico. Però non si sono dimostrate buone.

● Si ha l'impressione che sia la Goodyear sia la Michelin prendano bellamente in giro con le **MESCOLE.** Possibile che non ci si capisca mai niente? Rimane incomprensibile come un pilota faccia cinque o sei prove con una media di 5 giri per prova sempre con la stessa gomma che porta la stessa sigla eppoi dica che preferisce la seconda gomma provata. I dubbi vengono dai numeri che contraddistinguono le varie gomme: tutti scritti a mano con un gesso giallo. Scrivere, si può scrivere quello che si vuole. La realtà è che di che gomme si tratti lo sanno solo i responsabili.

● Nuove sigle sulle gomme di **LAUDA.** Le gomme che non vanno bene hanno un vistoso **« no grip »**, mentre quelle che potrebbero andare bene per la corsa hanno scritto una nuova sigla **« NLR »** che significa Niki Lauda Race, cioè buone per la corsa.

● Mercoledì e giovedì prossimo **MERZARIO** reduce dalla cocente delusione di Jarama porterà avanti la messa a punto della sua macchina, in attesa che arrivi quella nuova (già in costruzione) sulla pista di Balocco. Per l'occasione Merzario potrebbe provare le gomme Pirelli e correre addirittura con quelle per fare dell'esperienza per la casa milanese in attesa che questa venga direttamente ai Gran Premi con l'Alfa « T ». Merzario potrebbe utilizzare le Pirelli visto anche il trattamento poco sportivo che gli riserva la Goodyear.

● I giorni di prove per **TAMBAY** sono stati particolarmente faticosi. Il piede gli faceva molto male. Inoltre la macchina aveva bisogno di girare molto per essere messa a punto, ma le prove sono state interrotte dal motore che si è rotto.

LA NOTA TECNICA

MERZARIO al titanio e nuovo COSWORTH

● Quando provarono a Jarama le Brabham-Alfa ebbero dei seri problemi con il telaio che si rompeva all'altezza del cruscotto. Ora **MURRAY** per le prove e la gara ha portato un telaio (06) rinforzato. Si è dimostrato però inadatto alla bisogna. Infatti così irrigidito il telaio è inguidabile. Ne sa qualcosa Lauda quando ha fatto prove con il pieno. Hanno lavorato molto cambiando molle e ammortizzatori i meccanici Brabham, alla fine si è giunti ad un compromesso che però non ha permesso alle Brabham di eccellere come speravano su questo circuito. L'andamento del Jarama ondulato e con saliscendi chiede un buon telaio e la Brabham come la Ferrari non ce l'ha. Con l'aggravante per la Ferrari che non ha neppure i piloti.

● **MERZARIO** pur nel momento particolarmente delicato continua lo sviluppo della sua macchina. Ne sta facendo costruire un'altra (tutta in titanio) che verrà pronta per il « GP di Francia ».

● La **COSWORTH** sta consegnando in questi giorni i nuovi motori della serie 78 alle squadre che non l'hanno ancora avuto e che lo avevano ordinato nel settembre dello scorso anno. I nuovi motori il cui costo è di 16.800 sterline hanno di diverso le pompe dell'acqua, la coperchieria in lega leggera di magnesio. Dovrebbero avere 5/6 CV di potenza in più rispetto alla versione '77. L'ultimo di questi motori è stato consegnato a Jarama proprio a Merzario.

● La **LOTUS** aveva l'alettone posteriore più stretto ma eguale come profilo a quello di Zolder.

● Le tre **BRABHAM-ALFA** avevano numeri di telaio nuovi. Il muletto era il **BT 46/05.** La vettura di Lauda la **BT 46/06** mentre Watson aveva il vecchio telaio **BT 46/03.**

● Quando **LAUDA** spiegava a Murray i difetti della macchina irrigidita che non andava bene dopo diverse prove il baffuto tecnico allargava le braccia non sapendo più che pesci pigliare.

● La **LOTUS** aveva portato a Jarama per il « GP di Spagna » ben quattro vetture: le due vecchie 78 e le due nuovissime 79, che hanno poi fatto il primo e secondo posto in prova.

SPICCIOLI MADRILENI

Difficile per WILLIAMS la vita col Corano

● Il prossimo anno **WILLIAMS** correrà con due piloti. La ricerca, fisso Jones, è già cominciata. Frank avrebbe preso Scheckter ma è ebreo e i suoi sponsor, l'Arabia Saudita, non lo vogliono. Sono molte le cose che gli arabi hanno imposto a Frank. Innanzi tutto la cancellazione del nome Ford sul motore. Perché sono ebrei o comunque hanno aiutati gli israeliani. Inoltre Williams non ha potuto prendere uno sponsor come la Coca-Coca perché la Coca non c'è in Arabia. C'è solo la Pepsi perché il trust della Coca Cola ha aiutato gli ebrei nelle varie guerre etc. etc...

● La prossima settimana, mercoledì e giovedì, tutte le squadre di F.1 andranno a provare sul circuito di **BRANDS HATCH** in Inghilterra.

● Le occasioni per fare soldi a **ECCLESTONE** non sfuggono. Le varie TV locali vogliono delle scene per inserire nei loro programmi riprese dalle macchine in corsa e lui (per soldi) convince varie macchine a farsi riprendere. A Jarama l'operatore era Hunt gli attori Villota, Reutemann, Lauda, Andretti, Regazzoni.

● Al via delle prime prove di venerdì Hunt perdeva copiosamente olio. Sull'olio è capitato **VILLENEUVE** che ha fatto un bel testa e coda senza nessun danno, però.

La beffa a CARLOS

● Scenetta comica ai box **FERRARI:** Si ferma Reutemann, e scende. La macchina rimane ai box e nessuno la tocca. Reutemann riparte, quando si ferma gli si avvicina Forghieri e gli dice: « ... questa soluzione la ritengo migliore, che cosa ne dici Carlos?... » Reutemann annuisce. Forse hanno ragione i meccanici che dicono che Reutemann li fa impazzire in prove inutili, sempre indeciso ed insicuro come è nel suo carattere.

IL MERCATO PILOTI

Per rilevare il team WOLF JODY rinuncia a FERRARI

JARAMA - Siamo appena a metà stagione ed il mercato piloti sott'acqua sta cominciando a muoversi. Vediamo che cosa sta succedendo. Innanzitutto a muovere le acque sono due grossi nomi, **SCHECKTER** e **HUNT**. Secondo qualcuno potrebbe anche essere la squadra del prossimo anno del « Cavallino ».

Vediamo perché: Wolf smette, non si diverte più, vende tutto e si dà alle barche: **« Il mare è più sincero »** avrebbe detto. Scheckter è libero. Ferrari potrebbe far valere una sua opzione che ha da due anni. **HUNT** non si diverte più alla McLaren, vuole cambiare. Alla McLaren lo accusano di scarso professionismo e non gli rinnoveranno (come la Marlboro) il contratto che scade a fine anno. Hunt era già stato contattato in Sudamerica da un emissario Ferrari e sul momento avrebbe detto di no, avendo deciso di ritirarsi alla fine della stagione '78 per fare la vita da hippy che tanto predilige.

Poi è ritornato sulle sue decisioni e ha fatto sapere a Maranello di essere disponibile **« per un discorso... eventualmente... »**. Ma ha sparato grosso. Purtroppo (per lui) in coincidenza di una serie di fuoristrada. Così dovrebbe essere cancellato. Scheckter dal canto suo nicchia. Forse vuol chiedere molto, oppure sta pensando a rilevare il materiale Wolf. Vuol diventare costruttore.

I due attuali piloti modenesi non fanno per la Ferrari. Reutemann già a piedi lo scorso anno si vide improvvisamente riconfermato solo perché non c'era nessuno sul mercato libero. Potrebbe vincere anche il titolo mondiale ma Ferrari non gli ridarebbe il posto che ha ora. **VILLENEUVE** se continua così lentamente all'assuefazione, potrebbe essere lasciato libero. Ma dei due è il più candidato alla riconferma.

DEPAILLER LASCIA TYRRELL

Scheckter comunque è ambito da molti. Lo vorrebbero anche alla McLaren al posto di Hunt. Lo vorrebbe principalmente però **WILLIAMS**, ma Jody è ebreo e gli arabi...

Un altro che se ne va, nonostante abbia vinto il « G. P. di Monaco » è **DEPAILLER**. Non si trova più bene alla Tyrrell dove i risultati sono lunghi da ottenere. Il francese portandosi dietro uno sponsor come la Elf ha già avuto degli abboccamenti con la Ensign per fare uno squadrone nel 1979. Ma l'anno scorso si offrì anche a Ferrari...

ANDRETTI nonostante non abbia un contratto, è garantito alla Lotus come **PETERSON**. « Patron » **CHAPMAN** è contento dei due e sente odor di titolo mondiale. **LAUDA** rimarrà alla Brabham-Alfa per il '79. Anche perché ha firmato il contratto fino alla fine del '79, anno in cui smetterà di correre in F. 1. Farà un anno o due di esperienza in USA con le gare tipo Indy assieme al suo « patron » Ecclestone che ha comperato la Parnelli.

Una voce è circolata a Jarama, a proposito dell'austriaco. A fine anno Lauda andrebbe a collaudare l'Alfa « T » di Chiti. Potrebbe significare che la Brabham finisca e che Ecclestone, pur di rimanere con l'Alfa, metta in pista la F. 1 dell'ing. Chiti e la gestisca lui come fa ora con la Brabham. Senza però tutte le appendici tecniche che ha ora. Tutta la responsabilità sarebbe dell'ufficio tecnico dell'Autodelta, mentre Ecclestone (che si porterebbe dietro la Parmalat come sponsor) guarderebbe agli interessi sui campi di gare. Potrebbe poi seguire più da vicino (e guadagnare di più) l'organizzazione della **FOCA** e gli interessi USA dove suole mettere su una organizzazione tipo la F.O.C.A. europea.

ALFA-ALFA CON PATRESE E BRAMBILLA?

Se tutto ciò non dovesse succedere e se l'Alfa non rinnoverà il contratto per il motore Ecclestone potrebbe utilizzare o il 12 cilindri **HONDA** oppure l'8 cilindri **COSWORTH**. Le attuali macchine sono predisposte per un cambiamento del genere.

Anche Ecclestone vorrebbe Scheckter al posto di **WATSON** che non interessa più a « Napoleone ». Lo stesso Watson è scontento della squadra, tutta per Niki, mentre lui è pochissimo seguito. E' convinto di poter fare meglio. Watson potrebbe approdare alla Williams con **JONES**.

PATRESE è ambito da tutti, lo abbiamo già detto, l'italiano potrebbe andare all'Alfa-Alfa con **BRAMBILLA**. La stessa Ferrari sembra essere interessata al padovano. Ma si sa che Ferrari sul tema-italiani non ha alcun interesse a cambiare idea. Non fa che lasciar passare tempo. **LAFFITE** resta alla Ligier. D'altra parte potrebbe aver piacere di cambiare e di andare magari alla **RENAULT**, ma c'è il rischio, visto il difficile ambientamento, che la Renault faccia stop in F. 1.

FITTIPALDI, si dice in giro, non abbia più voglia di correre. Perso l'autobus di Maranello, quando andò via Lauda, potrebbe anche smettere anticipatamente nonostante il contratto d'oro con la Copersucar, stufa da parte sua.

BRAMBILLA senz'altro lascia Surtees. Ora i suoi interessi sono rivolti all'Alfa di F. 1. Se dipendesse da lui, è nostra opinione, la porterebbe subito al debutto. Ma invece c'è da aspettare. Magari a settembre a **MONZA** per poi fare le gare americane, e prepararsi bene per la stagione '79 dopo le esperienze più che valide, anzi insostituibili, di un confronto diretto con gli avversari.

CRISI COPERSUCAR

FITTI non ha più voglia?

ZOLDER - Forte della popolarità che ancora gode, e che per il mercato sudamericano dalla GOODYEAR vuole dire tanto, EMERSON FITTIPALDI è stato inserito di forza nell'elenco degli otto piloti di serie « A » cui, a partire dal G.P. BELGIO la Casa di Akron ufficialmente fornisce di gomme speciali studiate per contrastare la supremazia Michelin.

E' però forse l'ultimo credito che il bicampione del mondo brasiliano trova nel « Circus ». Oramai sono in molti, troppi forse, a dire che per Fittipaldi sarebbe meglio smettere, perché ovviamente le corse non sono più pane adatto ai suoi denti. Tra i primi ad avanzare questa ipotesi ci sono addirittura gli stessi uomini che il pilota brasiliano si era messo accanto per migliorare la « COPERSUCAR » la monoposto alla quale aveva sacrificato il suo « momento magico » di pilota e a cui aveva consegnato le sue non riposte ambizioni di diventare futuro costruttore.

Parliamo del progettista BELLAMY, del team-manager Mc INTOSH, di CALIRI e MARMIROLI del « FLY STUDIO » di Modena. Al Jarama alcuni di questi contratti dovevano ricevere una conferma. Ma c'è stato un break. Pare che non ci saranno riconferme per diversi e a negarsi non sarà certo la parte Copersucar.

Infatti, come già si è visto in Belgio, la macchina anche se non ancora perfetta è notevolmente migliorata, come tenuta, maneggevolezza, aerodinamica. A Zolder ad esempio Emerson non ha mai richiesto per i tre turni di prove, cambiamenti radicali di barre e alettoni, giudicando subito buono l'assetto della macchina.

Questo, considerate le doti superiori di collaudatore di Fittipaldi, è certo un complimento per i tecnici. Però è anche un pericoloso campanello d'allarme: se i tempi non vengono è perché il pilota non ha più la grinta o la voglia per tenere giù che aveva nei tempi d'oro. Con chi gli è più vicino Emerson naturalmente minimizza queste supposizioni e cita la sua splendida gara nel G.P. del Brasile, aggiungendo anche quello di Interlagos e Long Beach del 1977; con la macchina precedente che — bisogna dargliene atto — era proprio un « pezzo di ferro ».

Però chi vuole bene a Emerson, e quindi soffre maggiormente nel veder sperperare un nome che bene o male nelle piste era diventato eguale a quello dei più grandi di tutta la storia dell'automobilismo, ricorda anche che Brasile e California furono anche le uniche occasioni in cui erano presenti i « grandi capi » della Copersucar.

WILSON jr. e WILSON sr., il papà, assieme a DOMINGO PIEDADE rabbrividiscono alla sola idea che si parli di Emerson come di un pilota finito. Il perché è ovvio. Capiscono che il finanziamento dello « sponsor » di casa è legato solo all'immagine di Emerson: *«senta a bota»*.

Però di quell'Emerson che, solo Montezemolo e qualcuno dei fidi legati all'ex D.S. ferrarista si ostinavano a definire « fortunello » a difesa dell'allora crescente (anche se come si vede falso) mito di LAUDA, oggi sembra sia rimasto poco. A saperlo sembra che i primi siano proprio quelli del clan Fittipaldi.

Altrimenti non si capirebbe perché dopo aver concesso in un primo momento a Stewart la possibilità di provare la Copersucar, una volta constatato che al volante delle altre monoposto di F. 1 Jackie era tutt'altro che un « pensionato di lusso », Emerson abbia detto personalmente ai suoi di sospendere il permesso.

Così come, sempre Emerson, si ostina a non voler lasciare fare qualche test a INGO HOFFMANN, il giovane pilota brasiliano di F. 2 che pure la Copersucar ha sotto contratto. Si dice ufficialmente perché Emerson deve procedere alla messa a punto e allo sviluppo del progetto, e quindi non ha tempo per altri test. Ma è un fatto che Hoffmann non sale nemmeno sulla macchina preparata da Emerson. Forse perché si ha una inconscia paura del responso del cronometro?

e. z.

● Grossi cartelli pubblicitari con un sorridente **FITTIPALDI** campeggiano per tutta la Spagna. Emerson fa pubblicità alla Seat 127 (leggi Fiat). La ragione dell'utilizzo di questo pilota è da ricercare nel motore brasiliano della vettura, inoltre la pubblicità con Emerson è per tutti i paesi di lingua spagnola.

● L'ing. **CHITI** e signora hanno festeggiato il 2 giugno a Jarama il 22. anniversario delle loro nozze. Il « revival » è avvenuto in un noto ristorante specializzato in pesce di Madrid. Conto salatissimo e il giorno dopo la signora è stata costretta a letto da una allergia per i frutti di mare che aveva mangiato.

notizie a cura di **GIANCARLO CEVENINI**

Fiocco azzurro

● Fiocco azzurro ad **AUTOSPRINT**: Magda Baruffaldi, dell'ufficio amministrazione, è diventata madre di un maschietto, Marcello, che è diventato subito il passatempo preferito della sorellina Tania. Alla puerpera ed al marito Marino i complimenti della redazione.

TRENTO-BONDONE forse « salta »

TRENTO - L'edizione 1978 della classica gara in salita Trento-Bondone, in programma per il 2 luglio, è in forse. Le richieste presentate agli organizzatori dal Commissario Governativo sono tali e tanto complesse (fra le altre, la completa transennatura del tratto fra Vaneze e Vason) che ben difficilmente si riuscirà ad organizzare la gara. Questa settimana si cercherà di sbloccare la situazione, ma ci sono poche speranze.