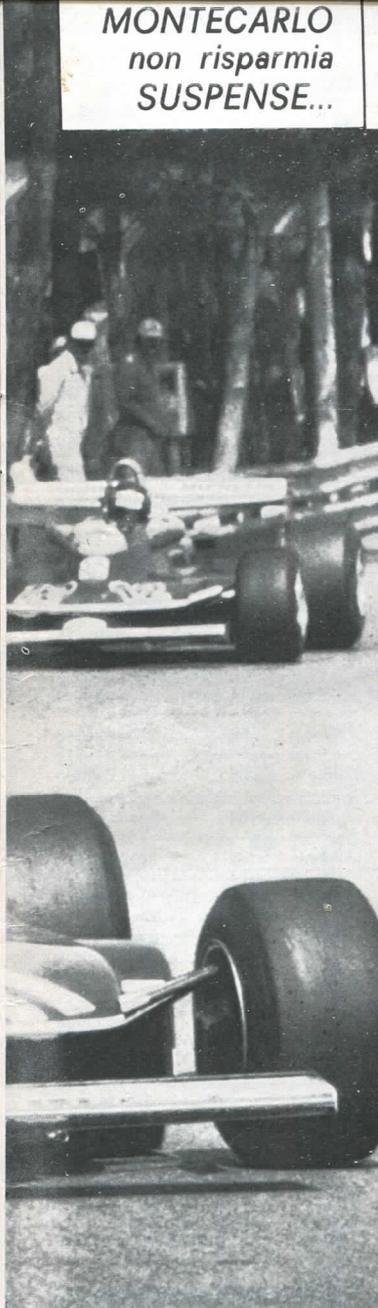


MONTECARLO  
non risparmia  
SUSPENSE...



Le due Ferrari T4, uscite assieme dalla chicane, procedono in fila verso la curva del «Tabaccaio». Questa è la scena che si è presentata agli spettatori di Monaco per più di 50 giri, poi Jody Scheckter è rimasto da solo

The two Ferrari T.4s, after coming out of the chicane together, are proceeding in line towards «Tabaccaio» bend. That is the view the Monaco public had for over 50 laps, then Scheckter remained alone (ATTUALFOTO)

#### DALL'INVIATO

MONACO - E' andata bene, e la Ferrari ha vinto di nuovo a Monte Carlo, nella edizione speciale del Gran Premio di Monaco che celebrava il cinquantenario di questa gara unica. E' andata bene a Scheckter, che ha avuto i guai suoi ma ha profittato parecchio dei guai altrui. Però è andata bene grazie alla buona stella, che si vede era particolarmente attiva e brillante in questa giornata specialissima, per la squadra italiana. La Ferrari ha vinto una corsa che la vedeva favorita e che secondo logica tecnica doveva dominare. Tutto bene, dunque?

Non direi. La Ferrari ha rischiato di perdere questa gara che era tanto importante, a tutti i fini, perché al box non hanno forse voluto dar l'impressione di voler favorire uno dei loro due piloti. Non si spiega altrimenti il fatto che non vi sia

stata reazione e decisione, nel momento in cui era tanto evidente che la macchina di testa rallentava la seconda e che questo favoriva il minacciosissimo Jones, che stava ripetendo con la Ferrari quel che gli era già riuscito con la Ligier a Zolder.

Scomparsi Lauda e Pironi, nel gran botto che è stato causato dalla poco corretta azione dell'austriaco. Jones che era subito dietro ha avuto via libera per attaccare la Ferrari e dai quattordici secondi di distacco che aveva al momento dell'incidente (forse qualcosina di più perché il mio rilevamento rimontava a parecchi giri prima) è arrivato in una dozzina di giri alla ruota delle due Ferrari che viaggiavano di conserva. Era chiaro, ed avrebbe dovuto esserlo per tutti, che c'era qual-

**Franco Linf**



CONTINUA A PAGINA 44

«Ho vinto  
perchè ho  
rispettato  
il circuito»

«...e con VILLENE  
eravamo d'accordo di  
RISPETTARE il pri

MONTECARLO  
non risparmia  
SUSPENSE...

**domenica** **SPRINT**



Il mondiale F.1 va ora  
a riposo per un mese  
ma promettono sorprese  
i «figli dello sceicco»

# JODY 30 (e ...lode per Clay)

*«Ho vinto  
perchè ho  
rispettato  
il circuito»*

*«...e con VILLENEUVE  
eravamo d'accordo di  
RISPETTARE il primo»*

## **JODY** «dopo»

MONACO - Dopo la fantastica cavalcata per le strade del Principato a cavallo dei suoi cinquecento e passa cavalli che il comm. Ferrari gli mette a disposizione, Jody Scheckter, assaporato l'abbraccio dei più di cinquantamila spettatori, si

è ritirato all'interno di una delle tante barche che fanno da cornice al Gran Premio di Montecarlo.

Ci ha ricevuto nel salottino marinresco in compagnia della moglie Pam e, pur mostrando una certa stanchezza per l'impresa portata a termine, si è sottoposto volentieri al fuoco di fila delle domande rituali per un vincitore di un Gran Premio come quello di Montecarlo, che lo ha portato a guidare la classifica iridata con il miglior punteggio acquisito in questa prima parte, gara che si è conclusa con l'abbraccio da parte della principessa e non col il bacio del presidente della FISA Balestre. (che come si è visto in TV ha accuratamente evitato sul podio, co-

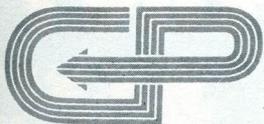
**Bonaventura Franco**

### L'eccezionale CARNET in 6 anni di JODY SCHECKTER a Montecarlo

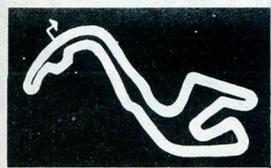
|      |                    |
|------|--------------------|
| 1974 | 2. su Tyrrell 007  |
| 1975 | 7. su Tyrrell 007  |
| 1976 | 2. su Tyrrell P 34 |
| 1977 | 1. su Wolf         |
| 1978 | 3. su Wolf         |
| 1979 | 1. su Ferrari T 4  |



CONTINUA A PAGINA 46



# MONACO

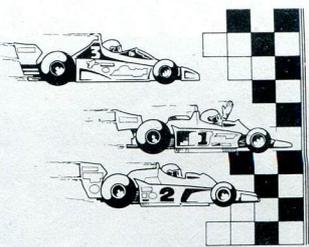


## COSI' (in 20) al VIA

|   |  |
|---|--|
| <b>1. FILA</b>                                    |  |
| Gilles Villeneuve<br>(Ferrari 312 T4)<br>1'27"52  | Jody Scheckter<br>(Ferrari 312 T4)<br>1'27"22      |
| <b>2. FILA</b>                                    |  |
| Niki Lauda<br>(Brabham-Parmalat)<br>1'27"21       | Patrick Depailler<br>(Ligier-Gitanes)<br>1'27"11   |
| <b>3. FILA</b>                                    |  |
| Jean-Pierre Jarier<br>(Tyrrell-Candy)<br>1'27"42  | Jacques Laffite<br>(Ligier-Gitanes)<br>1'27"26     |
| <b>4. FILA</b>                                    |  |
| Jochen Mass<br>(Arrows-Warsteiner)<br>1'27"47     | Didier Pironi<br>(Tyrrell-Candy)<br>1'27"42        |
| <b>5. FILA</b>                                    |  |
| James Hunt<br>(Wolf-Olympus)<br>1'27"96           | Alan Jones<br>(Saudia-Williams)<br>1'27"67         |
| <b>6. FILA</b>                                    |  |
| Hans Joachim Stuck<br>(ATS 01-03)<br>1'28"22      | Carlos Reutemann<br>(Lotus-Martini 79)<br>1'27"99  |
| <b>7. FILA</b>                                    |  |
| John Watson<br>(McLaren-Marlboro)<br>1'28"23      | Mario Andretti<br>(Lotus-Martini 80)<br>1'28"23    |
| <b>8. FILA</b>                                    |  |
| Clay Regazzoni<br>(Saudia-Williams)<br>1'28"48    | Riccardo Patrese<br>(Arrows-Warsteiner)<br>1'28"30 |
| <b>9. FILA</b>                                    |  |
| Nelson Piquet<br>(Brabham-Parmalat)<br>1'28"52    | Emerson Fittipaldi<br>(Copersucar F5A)<br>1'28"52  |
| <b>10. FILA</b>                                   |  |
| Jean-Pierre Jabouille<br>(Renault-Elf)<br>1'28"68 | René Arnoux<br>(Renault-Elf)<br>1'28"57            |

### settimana prova mondiale F. 1

- **Organizzazione:** AC Monaco, 23 boulevard Albert I., Principato di Monaco - Circuito di Montecarlo, di metri 3312 - 76 giri pari a Km 251,712
- **Partenza:** ore 15,30
- **Condizioni climatiche:** PROVE, tempo buono, con a volte qualche minaccia di pioggia, 23 gradi - GARA, tempo bello, con leggero vento di maestrale, temperatura fresca, sui 22 gradi
- **Spettatori:** 65.000 circa
- **Direttore di gara:** Charles Deutsch
- **Organizzazione:** 10
- **Sicurezza:** 9



## Così (in 7) al TRAGUARDO

**1° SCHECKTER**  
(Ferrari 312 T4)  
a 130,901 km

| PILOTA       | MACCHINA       | GIRI | TEMPO      | DISTACCO |
|--------------|----------------|------|------------|----------|
| 1. Scheckter | Ferrari 312 T4 | 76   | 1.55'22"48 | —        |
| 2. Regazzoni | Williams FW07  | 76   | 1.55'22"92 | 0"44     |
| 3. Reutemann | Lotus 79       | 76   | 1.55'31"05 | 8"57     |
| 4. Watson    | McLaren M28C   | 76   | 1.56'03"79 | 41"31    |
| 5. Depailler | Ligier JS 11   | 74   | —          | a 2 giri |
| 6. Mass      | Arrows A1-Mk.2 | 69   | —          | a 7 giri |

### Classifica Mondiale Piloti '79

(dopo 1. parte)

|            | ARGEN. 21-1 | BRASILE 4-2 | SUDAFR. 3-3 | USA-WEST 8-4 | SPAGNA 29-4 | BELGIO 13-5 | MONACO 27-5 | SVEZIA 16-6 | TOT. 1. parte | FRANCIA 1-7 | G. BRET. 14-7 | GERMAN. 29-7 | AUSTRIA 12-8 | OLANDA 26-8 | ITALIA 9-9 | USA-EST 7-10 | CANADA 30-9 | TOTALE GEN. |
|------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|-------------|---------------|--------------|--------------|-------------|------------|--------------|-------------|-------------|
| Scheckter  | —           | 1           | 6           | 6            | 3           | 9           | 9           | 30          |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Laffite    | 9           | 9           | —           | —            | —           | 6           | —           | 24          |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Villeneuve | —           | 2           | 9           | 9            | —           | —           | —           | 20          |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Depailler  | 3           | 6           | —           | 2            | 9           | —           | 2           | 20          |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Reutemann  | 6           | 4           | 2           | —            | 6           | 3           | 4           | 20          |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Andretti   | 2           | —           | 3           | 3            | 4           | —           | —           | 12          |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Watson     | 4           | —           | —           | —            | —           | 1           | 3           | 8           |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Pironi     | —           | 3           | —           | —            | 1           | 4           | —           | 8           |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Jarier     | —           | —           | 4           | 1            | 2           | —           | —           | 7           |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Regazzoni  | —           | —           | —           | —            | —           | —           | 6           | 6           | ANNULIATO     |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Jones      | —           | —           | —           | 4            | —           | —           | —           | 4           |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Patrese    | —           | —           | —           | —            | —           | 2           | —           | 2           |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Fittipaldi | 1           | —           | —           | —            | —           | —           | —           | 1           |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Lauda      | —           | —           | 1           | —            | —           | —           | —           | 1           |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Mass       | —           | —           | —           | —            | —           | —           | 1           | 1           |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |

### Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 1. parte)

|            | ARGEN. 21-1 | BRASILE 4-2 | SUDAFR. 3-3 | USA-WEST 8-4 | SPAGNA 29-4 | BELGIO 13-5 | MONACO 27-5 | SVEZIA 16-6 | TOT. 1. parte | FRANCIA 1-7 | G. BRET. 14-7 | GERMAN. 29-7 | AUSTRIA 12-8 | OLANDA 26-8 | ITALIA 9-9 | USA-EST 7-10 | CANADA 30-9 | TOTALE GEN. |
|------------|-------------|-------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|-------------|---------------|--------------|--------------|-------------|------------|--------------|-------------|-------------|
| Ferrari    | —           | 2           | 9           | 9            | 3           | 9           | 9           | 36          |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Ligier     | 9           | 9           | —           | 2            | 9           | 6           | 2           | 33          |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Lotus      | 6           | 4           | 3           | 3            | 6           | 3           | 4           | 20          |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Tyrrell    | —           | 3           | 4           | 1            | 2           | 4           | —           | 13          |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Williams   | —           | —           | —           | 4            | —           | —           | 6           | 10          |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| McLaren    | 4           | —           | —           | —            | —           | 1           | 3           | 8           |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Arrows     | —           | —           | —           | —            | 2           | 1           | —           | 3           |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Copersucar | 1           | —           | —           | —            | —           | —           | —           | 1           |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |
| Brabham    | —           | —           | 1           | —            | —           | —           | —           | 1           |               |             |               |              |              |             |            |              |             |             |

## L'altalena della corsa

| GIRI | 1.  | 2.  | 3.  | 4.  | 5.  | 6.  | 7.  | 8.  | 9.  | 10. |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 10   | SCH | VIL | LAU | DEP | LAF | PIR | JON | MA9 | JAR | REU |
| 20   | SCH | VIL | LAU | PIR | JON | MAS | JAR | REU | AND | REG |
| 30   | SCH | VIL | JON | MAS | JAR | REU | REG | STU | PIQ | WAT |
| 40   | SCH | VIL | JON | MAS | REG | REU | PIQ | WAT | DEP | JAB |
| 50   | SCH | VIL | REG | REU | PIQ | WAT | DEP | LAF | JAB | MAS |
| 60   | SCH | REG | REU | PIQ | WAT | DEP | MAS | JAB |     |     |

non classificato  
Jabouille (Renault RS11)

### I RITIRATI

| CHI        | QUANDO   | PERCHE'          |
|------------|----------|------------------|
| Depailler  | 74. giro | motore           |
| Piquet     | 68.      | semiasse         |
| Laffite    | 55.      | cambio           |
| Villeneuve | 53.      | trasmissione     |
| Jones      | 42.      | sospensione      |
| Jarier     | 34.      | semiasse         |
| Stuck      | 30.      | uscita di strada |
| Lauda      | 21.      | incidente        |
| Pironi     | 21.      | incidente        |
| Andretti   | 21.      | sospensione      |
| Fittipaldi | 16.      | motore           |
| Arnoux     | 7.       | freni            |
| Hunt       | 4.       | cambio           |
| Patrese    | 3.       | semiasse         |

### UN SOLO PRIMATO

- **sulla DISTANZA**  
Jody Scheckter, media 130,901 kmh
- **primato precedente**  
Patrick Depailler (Tyrrell 008) alla media di 129,325 kmh (1978)
- **sul GIRO**  
Patrick Depailler, il 64. in 1'28"82, media 134,450 kmh
- **primato precedente**  
Niki Lauda (Brabham Alfa BT46) in 1'28"65, media 134,649 kmh (1978)

### LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio di Francia, in programma il 1. luglio a Digione.

**I GIRI più VELOCI di ognuno**

|           |          |            |          |           |          |
|-----------|----------|------------|----------|-----------|----------|
| Depailler | 1'28''82 | Villeneuve | 1'29''86 | Stuck     | 1'30''65 |
| Laffite   | 1'29''47 | Scheckter  | 1'29''86 | Jabouille | 1'30''66 |
| Regazzoni | 1'29''48 | Jarier     | 1'30''04 | Andretti  | 1'30''85 |
| Jones     | 1'29''60 | Mass       | 1'30''04 | Arnoux    | 1'31''58 |
| Reutemann | 1'29''61 | Pironi     | 1'30''07 | Hunt      | 1'32''42 |
| Piquet    | 1'29''66 | Lauda      | 1'30''26 | Patrese   | 1'33''46 |
| Watson    | 1'29''83 | Fittipaldi | 1'30''52 |           |          |

**Le prove della domenica**

**MONACO** - Durante le prove libere del mattino, il miglior tempo è stato di Villeneuve con 1'29''4, ma all'ultimo giro il canadese, che aveva perso il tappo del serbatoio del recupero dell'olio, non si è accorto che la pressione stava calando ed è arrivato ai box con il motore che fumava in modo preoccupante. Forse non si era fatta nulla, il motore montato in nottata nuovo nuovo per la corsa, ma l'ing. Forghieri ha deciso di montarne un altro. L'operazione è stata fatta a tempo di record dai meccanici Ferrari, e a Gilles è stato montato il motore che aveva sabato nelle prove con cui aveva effettuato solamente trenta giri.

● Prima della gara delle R5, nella mattinata di domenica, un meccanico della Brabham ha portato in pista la macchina. Giunto alla curva del Gasometro, è stato accolto da una salva di fischi del pubblico italiano quando ha visto che era la macchina di Lauda. Il meccanico ha risposto con un gestaccio del braccio...

● Anche Scheckter, durante le prove libere del mattino, ha avuto problemi al cambio ma si è trattato solo di una regolamentazione sbagliata che è stata immediatamente riparata ai box.

● Alla vigilia del Gran Premio 1979 la classifica per le vittorie di marca vedeva in testa la Lotus con sei, seguita dalla BRM con cinque, Bugatti e Ferrari con quattro, Alfa Romeo, Mercedes, Maserati, Cooper e Tyrrell con tre, Brabham e Wolf con una ciascuno. Ora la Ferrari è passata a cinque come la BRM.

**la PAGELLA**



| PILOTI                                     | VOTO      | MACCHINE               |
|--|-----------|------------------------|
| Regazzoni, Jones, Villeneuve               | <b>10</b> | Williams, Ferrari      |
| Scheckter, Depailler, Laffite              | <b>9</b>  | Ligier                 |
| Reutemann, Mass, Piquet, Pironi, Depailler | <b>8</b>  | Lotus, Tyrrell, Arrows |
| Jabouille, Jarier, Stuck, Andretti         | <b>7</b>  | ATS, Brabham, Wolf     |
| Lauda, Arnoux                              | <b>6</b>  | Copersucar, McLaren    |
| Watson                                     | <b>5</b>  | Renault                |
|  | <b>4</b>  |                        |
| n.c. Hunt, Patrese                         | <b>3</b>  |                        |

il più e il meno

**SFORTUNATO**

+ Depailler  
- Scheckter

**COMBATTIVO**

+ Regazzoni  
- Watson



**FORTUNATA**

+ Ferrari  
- Tyrrell

**EFFICACE**

+ Williams  
- Renault

**TUTTI I TEMPI delle PROVE**

| Tempi '78                | pilota     | vettura        | Giovedì  |          | Sabato   |          |
|--------------------------|------------|----------------|----------|----------|----------|----------|
|                          |            |                | I        | II       | III      | IV       |
| 1'29''50 (Wolf WR3)      | Scheckter  | Ferrari 312 T4 | 1'28''92 | 1'27''35 | 1'29''18 | 1'26''45 |
| 1'29''40 (Ferrari T3)    | Villeneuve | Ferrari 312 T4 | 1'29''61 | 1'26''91 | 1'28''79 | 1'26''52 |
| 1'29''14 (Tyrrell 008)   | Depailler  | Ligier JS 11   | 1'28''92 | 1'28''69 | 1'28''56 | 1'27''11 |
| 1'28''84 (Brabham BT46)  | Lauda      | Brabham BT 48  | 1'30''84 | 1'28''32 | 1'30''35 | 1'27''21 |
| 1'30''60 (Ligier JS9)    | Laffite    | Ligier JS 11   | 1'30''62 | 1'29''83 | 1'29''59 | 1'27''26 |
| 1'32''11 (ATS-001)       | Jarier     | Tyrrell 009    | 1'29''80 | 1'28''62 | 1'30''65 | 1'27''42 |
| 1'30''55 (Tyrrell 008)   | Pironi     | Tyrrell 009    | 1'29''23 | 1'28''99 | 1'30''61 | 1'27''42 |
| 1'31''40 (ATS-001)       | Mass       | Arrows A1 Mk.2 | 1'30''40 | 1'29''41 | 1'29''55 | 1'27''47 |
| 1'29''51 (Williams FW06) | Jones      | Williams FW07  | 1'33''64 | 1'32''68 | 1'28''20 | 1'27''67 |
| 1'29''22 (McLaren M26)   | Hunt       | Wolf WR 7      | 1'30''51 | 1'28''84 | 1'30''31 | 1'27''96 |
| 1'28''34 (Ferrari T3)    | Reutemann  | Lotus 79       | 1'30''80 | 1'29''08 | 1'30''48 | 1'27''99 |
| 1'31''30 (Shadow DN9)    | Stuck      | ATS 01-03      | 1'31''24 | 1'29''89 | 1'30''80 | 1'28''22 |
| 1'29''10 (Lotus 78)      | Andretti   | Lotus 80       | 1'31''80 | 1'29''23 | 1'31''37 | 1'28''23 |
| 1'28''83 (Brabham BT46)  | Watson     | McLaren M28C   | 1'30''23 | 1'28''89 | 1'30''33 | 1'28''23 |
| 1'30''59 (Arrows FA1)    | Patrese    | Arrows A1-Mk.2 | 1'30''59 | 1'29''56 | 1'29''98 | 1'28''30 |
| 1'31''56 (Shadow DN9)    | Regazzoni  | Williams FW07  | 1'29''36 | 1'28''48 | 1'30''13 | 1'28''80 |
| 1'36''36 (Copersucar F5) | Fittipaldi | Copersucar F5A | 1'30''74 | 1'28''49 | 1'30''13 | 1'29''10 |
| -                        | Piquet     | Brabham BT 48  | 1'35''46 | 1'29''53 | 1'29''74 | 1'28''52 |
| 1'33''72 (Martini Mk.23) | Arnoux     | Renault RS 11  | 1'34''69 | 1'29''33 | 1'29''04 | 1'28''57 |
| 1'30''18 (Renault RS 01) | Jabouille  | Renault RS 11  | 1'30''67 | 1'29''87 | 1'30''57 | 1'28''68 |
| -                        | De Angelis | Shadow DN9     | 1'30''76 | 1'29''83 | 1'29''68 | 1'28''70 |
| 1'30''08 (McLaren M26)   | Tambay     | McLaren M26    | 1'30''50 | 1'30''68 | 1'30''97 | 1'29''53 |
| -                        | Lammers    | Shadow DNS     | 1'32''83 | 1'32''02 | 1'30''71 | 1'29''99 |
| 1'33''55 (Hesketh 308E)  | Daly       | Ensign N 177   | 1'33''41 | 1'36''89 | -        | 1'30''18 |

N.B.: la prima e la terza sessione non sono valide per la griglia

**CURIOSITÀ DI 50 ANNI**

**Una spia il primo vincitore**

**MONACO** - Nei cinquanta anni di storia del Gran Premio di Monaco sono state registrate vittorie di piloti di dieci nazionalità. Il primo è stato un inglese abitante in Francia, che ha corso sotto lo pseudonimo di «Williams», che era abbastanza trasparente perché si chiamava veramente Williams. Si dice che questo pilota, che è morto durante la guerra insieme con un francese appartenente alla resistenza, fosse un agente segreto britannico.

Per nazioni, i primi successi sono stati: Francia - 1930, Dreyfus  
Italia - 1932, Nuvolari  
Germania - 1936, Caracciola  
Argentina - 1950, Fangio  
Australia - 1959, Brabham  
Nuova Zelanda - 1962, McLaren  
Austria - 1970, Rindt  
Svezia - 1974, Peterson  
Sud Africa - 1977, Scheckter

● Tra i partecipanti a questa edizione del Gran Premio di Monaco troviamo piloti di altre sei nazionalità, non ancora presenti nel libro d'oro della corsa: Brasile, Canada, Olanda, Svizzera, Irlanda e Stati Uniti.

● Tra i piloti che sono stati particolarmente brillanti sul circuito di Monaco, Graham Hill ovviamente è stato il più felice, avendo vinto cinque volte. Hill è anche l'unico che abbia vinto tre volte consecutivamente. Peraltro Fangio era stato il primo a vincere due volte sul circuito di Montecarlo, e Moss il primo a vincere due volte consecutive, sulla strada delle sue tre vittorie (aveva vinto la prima volta nel 1956).

● Il Gran Premio di più lunga durata è stato quello del 1929, disputato su 318 chilometri, ma che ha avuto bisogno di tre ore 56 minuti e 11 secondi (in quei tempi non si contavano i decimi, date le qualità delle macchine. Il Gran Premio più corto, invece, è stato quello del 1971, finito in un'ora 52 minuti 21 secondi e tre decimi.

● Il primato di presenze in questa gara è stato ottenuto da Graham Hill, in pista ininterrottamente dal 1958 al 1975. Su diciotto volte Hill ha partecipato alla gara 17 volte, perché nel 1975 non era riuscito a qualificarsi. Per varie ragioni Hill non ha poi preso parte ad altre edizioni, pur avendo partecipato alle prove. Cosicché il primato di partenze effettive appartiene a Jack Brabham con 14, seguito da Trintignant con 12, McLaren con 14, Surtees con 12, Chiron con 10 e Hulme con 10.

● Per Fangio, Trintignant, Brabham, Hulme, Beltoise e Depailler, il Gran Premio di Monaco è stata la prima vittoria in una gara del campionato mondiale. Per Beltoise il successo a Montecarlo è rimasto anche l'unico della sua carriera.

● Il pilota più longevo, come attività, su questo circuito, è stato il monegasco Louis Chiron, presente dal 1930 e che nel 1955 ha guidato la Lancia D 50 classificandosi al sesto posto. Curiosamente, Chiron ha mancato la prima edizione del Gran Premio della sua nazione, nel 1929, perché impegnato nella 500 Miglia di Indianapolis.

● Dal 1929 ad oggi sul circuito di Montecarlo si sono avvicendati 210 piloti. Quest'anno vi sono stati tre esordienti: De Angelis, Lammers e Daly, che però non hanno avuto fortuna non essendo riusciti a qualificarsi.

CONTINUAZIONE DA PAG. 40

cosa di anormale ed era supponibile che fosse nella macchina di Schecter, supponibile anche da parte di chi era nella infelice posizione del box, dalla quale non si possono vedere le macchine in comportamento.

Per chi come noi era sulla pista le cose erano limpidamente chiare: Schecter doveva arrancare nelle uscite di curva, costretto ad utilizzare tutte le sue doti di grande acrobata, pur di riuscire a mantenere la macchina in linea, a rimetterla dritta dopo sbandate nervosissime. Aveva qualcosa allo sterzo, o fossero le gomme, non potevamo saperlo, ma di certo egli era nella posizione molto difficile di chi è alle prese con reazioni imprevedibili. Dietro di lui invece Gilles Villeneuve, era pulitissimo e da manuale, segno che non aveva problemi di alcun genere, salvo quelli di stare bene all'erta per non incappare in una collisione col compagno. A questo punto, e vista la consistente minaccia di Jones, che non poteva essere ignorata anche per via del precedente di Zolder, la cosa doveva allarmare. Le decisioni da prendere erano abbastanza chiare, non vi pare?

Bastava esporre un cartello con ad esempio, un «let Gilles go» e Schecter avrebbe capito e certamente ubbidito, perché Jody Schecter non è stupido e non è malvagio, ed anche se ha la carica di orgoglio e di ambizione che debbono avere tutti, avrebbe compreso che era nell'interesse della squadra innanzi tutto di non lasciar vincere un avversario.

Invece non è stato fatto nulla, forse per non suscitare commenti sfavorevoli, col rischio enorme di perdere una gara che invece si poteva vincere facilmente. Siamo alle supposizioni, beninteso, ma chi dice che un Villeneuve che poteva andarsene, come era nelle possibilità, non avesse poi cautamente condotto il resto della corsa senza maltrattare nulla? Chi dice che non sia stata la necessità di ricorrere al cambio improvvisamente, per parare certe situazioni create da una parte dalle reazioni strane della macchina di Schecter, dall'altra dall'incalzare di Jones, ad aver provocato il guasto che ha eliminato la seconda Ferrari?

E' andata bene, e adesso abbiamo Jody Schecter in testa alla classifica del Campionato Mondiale, davanti a Jacques Laffite. Con Schecter capace comunque (come è stato) di finire davanti a Regazzoni, avremmo avuto Villeneuve a 29 punti e Schecter a 27, quindi primo e secondo piloti della Ferrari. E la seconda parte del campionato poteva essere affrontata in maniera migliore. Comunque è andata bene, la Ferrari ha vinto, l'innomineo monegasco è suonato per lui, che ha licenza di questo paese tanto ospitale, e siamo tutti contenti, compreso sua Altezza Serenissima Ranieri III di Monaco, che di inni monegaschi nei grandi premi non ne ascoltava più dai tempi di Louis Chiron. Tutti contenti meno un altro monegasco, Clay Regazzoni che oggi ha tutte le ragioni di essere felice per un risultato eccellente, dovuto alla sua straordinaria vitalità ed alla sua classe che è ancora brillantissima, oltre che ad una combattività degna di un pivello. Regazzoni merita ogni considerazione, per quel che ha fatto e per il come, non soltanto in gara ma già dalle prime prove. Quelle che non avendo dato ai soliti privilegiati le gomme speciali ha messo tutti in riga allo stesso modo, ed hanno permesso a Regazzoni ed anche a Fittipaldi di far vedere che i vecchi leoni non sono per niente morti.

Se qualcuno sa trarre lezioni, da avvenimenti come questi, che lo faccia in fretta. Perché avremmo tanto bisogno davvero che nelle corse si ritrovi la maniera di far valere le qualità vere. Bisogno per noi sportivi ma anche per coloro che tanto sportivi non sono ma pensano soprattutto ai quattrini, e che se vogliono continuare a mungere la vacca feconda delle corse sarà bene che facciano di tutto per tenerla in vita e in salute. Ma questi sono altri discorsi. Clay Regazzoni felice, ma con ragione di non essere del tutto contento, perché costretto a guidare nell'ultima ventina di giri senza la seconda velocità, qui tanto importante. E con Schecter che doveva arrancare

dovuto fermarsi. Cioché la Ferrari sono state momentaneamente liberate dall'incubo della bianca Williams. Comunque Jones ha meritato tutta la considerazione di chi lo ha visto ancora al lavoro, e può rimpiangere questa occasione perduta così.

C'è stata una grande corsa di Depailler, che nella fase iniziale è stato attardato da una gran sbandata, dicono causata da altri. Ha recuperato giro per giro, fino a portarsi dietro il gruppo. E qui sono cominciate le sue disavventure, perché John Watson se lo è tenuto dietro per più di metà corsa o quasi. Depailler finalmente è riuscito a passare quando mancavano dieci giri alla fine, ed ha fatto pre-

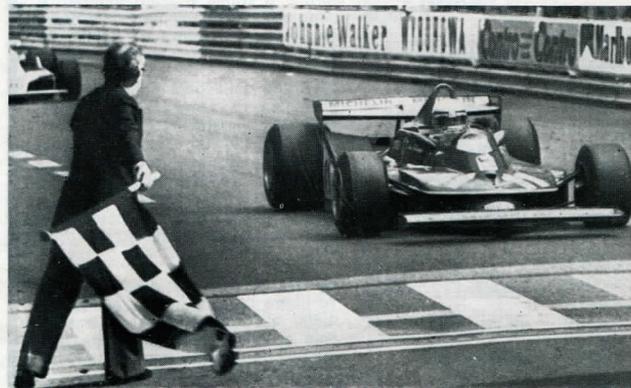
no solidi torce i semlassi.

Una grande gara anche da parte di Mass, che ha saputo tirar fuori dalla Arrows delle prestazioni rilevanti, nonostante che la macchina non sia un fulmine. Era in una posizione straordinaria (per la Arrows) quando ha dovuto fermarsi perché esaurite le pastiglie dei freni. E per farlo ripartire sono occorsi sei giri, con utilizzazione delle pastiglie che erano montate sulla macchina di scorta, perché al box non ne avevano di pronte! Ha poi finito bene, e si è guadagnato un punto. E' stata una buona giornata anche per Reutemann, che ha guidato una macchina certo non eccezionale, e che ha anche avuto la preoccupazione data da uno scarico rotto, che rischiava magari la bruciatura di una valvola. Ha tenuto duro, ed ha saputo controllare le reazioni talvolta bizzarre della macchina, e così ottiene un terzo posto che certo non era preventivo e nemmeno nelle speranze, che lo pone in buona posizione per il campionato mondiale. A patto che la Lotus che sta preparando una macchina rinnovata possa tornare ad essere competitiva.

Jarier è stato meno brillante di Pironi, con la Tyrrell, ed ha dovuto fermarsi presto. Patrese praticamente non ha corso, perché eliminato subito. E Fittipaldi che sperava di poter fare qualcosa di buono ha rotto il motore. Stuck è stato battagliero ma scomposto, come gli accade spesso, ed è uscito di strada a poche decine di metri dal punto dove sabato aveva dato la gran botta con la BMW Procar. Andretti infine ha danneggiato una sospensione, non sappiamo come. Non sono mai stati in gara, nel senso che non hanno mai potuto inserirsi con gli altri, gli uomini della Renault. La macchina nuova ed il motore col doppio turbo sono stati poco efficienti su questo circuito. Delusi di certo, alla Renault, ma sanno di avere dei mezzi che tra poco si faranno sentire. Arnoux è stato danneggiato da una collisione, ed ha dovuto fermarsi subito. Jabouille ha continuato come ha potuto, dopo una lunga sosta al box. Hunt che sperava di ripetere la bella corsa di Zolder ha avuto anche qui una disavventura, col cambio rotto.

E adesso eccoci ai due della Brabham Alfa Romeo. Stavolta proprio non sappiamo cosa dire di Lauda. Ha sfruttato bene la partenza poco felice di Villeneuve, le cui ruote hanno patinato parecchio sulla linea di avvio, e si è poi accoda di Schecter, ma è durato poco. Villeneuve ha recuperato molto bene, ed all'inizio del terzo giro lo ha passato in modo nettissimo. Da allora Lauda ha fatto da tempo anche gli inseguitori, favorendo la fuga delle Ferrari. Per una ventina di giri non c'è stato niente da fare, per nessuno. Le due Ligier si erano permate. (Laffite) o attardate (Depailler) e dietro di Lauda era arrivato Pironi che attaccava.

Bene, Montecarlo è passato, il campionato è a metà strada e adesso si ricomincia. Saltata la Svezia andremo a Digione, e nel frattempo le squadre avranno avuto il tempo di lavorare con maggiore tranquillità, tutto il mese di giugno. Saranno in parecchi a rendersi conto che lo sfoltimento del calendario sarebbe cosa utile. Noi lo ripetiamo da anni ma pare che in giro ci sono molti sordi e ciechi. La Ferrari conclude bene la metà stagione. Quattro vittorie contro tre della Ligier. E quindi con bilancio in vantaggio. Però, date retta, da giugno in poi le cose rischieranno di cambiare. Vedrete che non sarà sempre è soltanto Ferrari-Ligier.



Schecter vince precedendo di pochissimo l'irriducibile Regazzoni. Sotto, Jody sul podio con i suoi «padroni di casa» principi di Monaco. C'erano anche, pur se qui non si vedono, l'immacabile Balestre e Serena della CSAI. Schecter wins just leading an undomitable Regazzoni. Below, Jody on the rostrum with his «landlords» the Princes of Monaco. The inevitable Balestre and Serena from CSAI were there, too, even though not visible here.



come poteva Regazzoni aveva la possibilità di raggiungerlo. E dopo... non si sa mai. Comunque Regazzoni deve essere ben soddisfatto della sua gara. E poiché Jones prima di lui aveva fatto vedere ombre preoccupanti a ridosso delle Ferrari, vedete bene come sia il caso di pensare seriamente a quel che potrà accadere nelle gare future, che di certo non saranno soltanto Ferrari e Ligier, siatene certi.

Jones altrettanto sfortunato come a Zolder. E' andato forte, dopo la disavventura delle prime prove e la posizione non di punta alla partenza. Ha recuperato svelatamente, quando Lauda ha smesso di far da tappo al gruppetto inseguitore delle Ferrari (provocando il gran busso che ha eliminato violentemente Pironi). Jones ha potuto andarsene liberamente ed in pochissimi giri ha raggiunto il duo delle Ferrari. Uscita un poco violenta dalla chicane gli ha danneggiato una ruota, alterando anche lo sterzo, ed ha

sto ad arrivare alle ruote di Reutemann, che gli ha dato qualche fastidio, fino ad una leggera collisione che ha piegato un baffo della Ligier. E poi a due giri dalla fine la grande delusione, con la rottura che lo ha privato di una posizione che era stata conquistata per merito. Non aveva avuto tra le ruote Watson (al quale va il punto più basso della nostra pagella) Depailler poteva essere anche lui una minaccia consistente.

Una grande gara anche da parte di Laffite, che è stato costretto a fermarsi dopo una quindicina di giri, a cambiare una gomma danneggiata in una collisione con - pare - Pironi. Perduto quasi un giro Laffite è tornato in pista attaccando sempre, ed abbassando costantemente il primato sul giro. Poi anche lui si è fermato col cambio rotto, disavventura toccata a parecchi, perché questo circuito è di quelli che strizzano gli ingranaggi, e quando gli ingranaggi so-

# GRAN PREMIO A ELEMINAZIONE

# Bandiera a scacchi solo per cinque!

## ...e JABOUILLE non classificato

MONACO - Della pioggia del primo mattino non c'è più nemmeno il ricordo quando, poco prima delle 15 le Loro Altezze Reali Grace e Ranieri di Monaco chiudono il percorso del GP di Montecarlo a bordo di una delle nuove Mercedes «tutototterreno». Al box l'atmosfera è frenetica, soprattutto per l'incredibile numero di non addetti ai lavori presenti.

Si verifica che l'Automobil Club abbia venduto i «pass» per i box a cifre sfioranti il milione. Vero o meno, quello che è certo è che Ecclestone, così sensibile agli estranei al box, questa volta non parla nemmeno. Eccitazione c'è anche al box Ferrari per il record dei meccanici che hanno cambiato il motore, rotti sulla macchina di Villeneuve nell'ultimo giro delle prove libere del mattino, in meno di un'ora, per la precisione 57 minuti.

Eseguiti i preliminari, dopo il giro di riscaldamento finalmente alle 13.00 esatte le 20 macchine ammesse al via si scatenano lungo le strade del Principato. Schechter è impeccabile, non altrettanto Villeneuve che alla prima curva viene infilato da Lauda. Altrettanto bravo al via è Lafitte.

Schechter approfitta subito del fatto di avere la strada sgombra davanti e tira come un daino, e al secondo giro ha 3/6 su Villeneuve che è riuscito a superare Lauda dopo il primo passaggio. L'austriaco dal canto suo, ha alle costole Depailler e Lafitte, Pironi, Jones, Mass, Reutemann e Andretti.

Dietro, Arnoux tampona Piquet, e per la Renault l'incidente si risolve con la piegatura della sospensione anteriore e quindi con il ritiro per Arnoux. Si ferma anche Patrese che, dopo aver avuto l'alettone piegato alla prima curva, lamen-

ta la rottura dell'attacco del mozzo sulla ruota anteriore sinistra.

Villeneuve ci dà dentro per riaccordarsi al compagno, ed infatti fa già il record sul giro (parziale) in 1'30"43. Lauda invece, dopo solo cinque giri, ha più di sette secondi di svantaggio nel confronto del leader della corsa. Si ha la sensazione che l'austriaco faccia da «tappo» per gli altri inseguitori. Dal gruppo scompare intanto anche Hunt che parcheggia la sua Wolf fumante nel motore lungo la salita del Casinò.

Villeneuve insiste e il record scende subito. All'ottavo giro il suo distacco da Schechter è sceso a meno di 2 secondi, mentre Lauda invece è salito a più di 12".

### POSIZIONI AL 10. GIRO

Schechter 15'15"42 - Villeneuve 15'18"13 - Lauda 15'28"93 - Depailler 15'28"44 - Lafitte 15'28"93 - Seguono Pironi, Jones, Mass, Jarier, Reutemann, Andretti, Stuck, Regazzoni, Watson, Fittipaldi, Jabouille, Piquet.

Pironi si fa sotto a Lafitte, mentre davanti Schechter dà l'impressione di aver già preso un ritmo di guardia, dato che Villeneuve è alle sue spalle, mentre invece Lauda, con tutti gli altri dietro (anche se ha diminuito il distacco) è sempre attorno ai dieci secondi dalle Ferrari.

Inizia il suo calvario Jabouille, che ha problemi ai freni. Al 16. giro Lafitte passa

dal box a far controllare la sua macchina, pare dopo una leggera toccata da parte di Pironi. Due giri dopo è la volta di Fittipaldi a prendere la via del box con il motore rotto.

Mentre Lafitte riprende la corsa, proprio davanti alle due Ferrari che marciano ormai una incolata all'altra, alimentando così nei francesi più distatti strani sogni, è la volta di Depailler - al 19. giro - a perdere la posizione, pare per causa di una leggera collisione (anche lui) con Pironi.

### POSIZIONI AL 20. GIRO

Schechter 30'28"06 - Villeneuve 30'28"00 - Lauda 30'38"26 - Pironi 30'38"91 - Seguono Jones, Mass, Jarier, Reutemann, Andretti, Regazzoni, Stuck, Watson, Piquet, Depailler, Jabouille, Lafitte.

Lauda è visibilmente più lento di Pironi e di Jones, ma non cede il passo. Solo al 22. giro, mentre Regazzoni è riuscito a liberarsi di quell'altro osso duro di Stuck e a prendere il suo ritmo (che è quello del giro più veloce, con 1'29"70), Pironi, nella discesa della Vecchia Stazione, crede di poter passare, infatti in entrata Lauda si allarga. Il francese allunga la frenata ma, nel momento decisivo, vede la Brabham sfilargli la strada. La Tyrrell scavalca letteralmente in via la macchina di Lauda prima di finire addosso al guard-rail.

Lauda invece riesce e rientra al box. Scamparsi così in maniera cruenta, due protagonisti, ad avere la strada libera si trova Alan Jones. L'australiano, appro-

Eugenio Zigliotto

CONTINUA A PAGINA 46



CONTINUAZIONE DA PAG. 45

fitando anche di un rilassamento dei due della Ferrari, si fa sotto. Dietro, rientra ai box Andretti che — dopo pochi giri senza storia — si trova la sospensione posteriore destra rotta sulla sua Lotus 80.

Davanti, il « treno rosso » di Maranello macina giri su giri con regolarità, mentre dietro Piquet ha superato al 26. giro Watson, che però non molla la posizione a Depailler.

**POSIZIONI AL 30. GIRO**  
 Scheckter 45'37"42 - Villeneuve 45'21"82 - Jones 45'46"28 - Mass 45'46"50 - Seguono Jarier, Reutemann, Regazzoni, Stuck, Piquet, Watson, Depailler, Jabouille, Lafite.

In pista è difficile capire se emozionarsi più per il ritmo scatenato di Alan Jones o per quello di Regazzoni. Infatti entrambi gli uomini della Williams stanno facendo faville, a conferma che le macchine di Frank sono clienti duri per tutti. Frattanto i cordoli micidiali di Montecarlo mietono un'altra vittima. Precisamente Jarier, che si ritira per la rottura della sospensione posteriore destra. Laffite tutto solo in coda, risponde da par suo al predominio Ferrari e all'emergere delle Williams. Infatti Jacques, nonostante il dolore al polso, migliora il record sul giro portandolo prima a 1'29"31, e poco dopo a 1'29"12. Come dire che anche se non saranno in classifica a Montecarlo, le Ligier sono sempre la vera alternativa delle 74 di Maranello.

Si ferma Stuck, che perde una ruota posteriore all'uscita della piscina, un punto davvero stregato per il tedesco, che anche con la Pro-Car ha conosciuto i guard-rail di questo punto.

Jones è ormai a portata di ruota delle due Ferrari, che ovviamente hanno aumentato il ritmo l'australiano si fa sotto nella parte più lenta, mentre sul veloce Jody e Gilles riescono ad allungare la Williams, ma forse questo è dovuto oltre che alle caratteristiche diverse delle macchine — anche al fatto che Jones, nelle chicane, è sui cordoli volentieri.

**POSIZIONI AL 40. GIRO**  
 Scheckter 1.00'42"85 - Villeneuve 1.00'43"37 - Jones 1.00'44"58 - Mass 1.01'00"42 - Seguono Regazzoni, Reutemann, Piquet, Watson, Depailler, Jabouille, Lafite.

Mentre lo stato di grazia di Regazzoni si conferma con lo svizzero in bagarre con Mass, Laffite si supera scendendo con il record sul giro a 1'29"10. Al 43. giro colpo di scena: dopo il duetto Ferrari per veder comparire sul rettilineo un'altra monoposto bisogna attendere più di 18 secondi, e non è quella di Jones bensì quella di Mass, che trascina in scia Regazzoni. Jones è ai box con lo sterzo rotto per le conseguenze di una toccata in chicane.

Mentre i due ferraristi riprendono il ritmo « di controllo », Regazzoni si porta al 49. giro in terza posizione perché Mass si ferma ai box per sei giri a far controllare e spurgare il freno della ruota anteriore di destra, dove ha perso la presa d'aria per il raffreddamento. Nelle retrovie dello sparuto numero di vetture rimaste in corsa bisogna registrare la bella rincorsa di Piquet che si è fatto scudo a Reutemann, mentre dietro Watson continua a fare da inutile tampone a Depailler. Jabouille è egualmente ai box per far cambiare le gomme. La Renault però non ha solo questo problema.

**POSIZIONI AL 50. GIRO**  
 Scheckter 1.15'54"83 - Villeneuve 1.15'55"29 - Regazzoni 1.16'12"12 - Reutemann 1.16'16"18 - Seguono Piquet, Watson, Depailler, Lafite, Jabouille.

Sugli scudi sempre la Ligier di Laffite che ora è al limite di 1'29"07. Parrebbe la sola emozione di una corsa che sta diventando monotona, ma l'esperienza insegna che a Montecarlo il tempo parla non è mai detta. Infatti, puntualmente la condizione si ripete al 53. giro. E' Villeneuve a rimanere vittima, infatti Gilles deve rientrare ai box con la trasmissione rotta. Per Scheckter aumenta l'impegno a tenere tutto ad un ritmo di controllo e a non fare errori. Si ferma con il cambio a pezzi Laffite, mentre Jabouille resta in calza Watson senza riuscire a passarlo.

**POSIZIONI AL 60. GIRO**  
 Scheckter 1.31'05"72 - Regazzoni 1.31'18"45 - Reutemann 1.31'21"79 - Piquet 1.31'23"53 - Seguono Watson, Depailler, Mass, Jabouille.

La bella rincorsa di Piquet si arresta per la rottura del cambio. Il tempo sul tunnel, ma a tenere desta l'attenzione del pubblico rimane la rincorsa di Depailler a Reutemann. Infatti, il francese è riuscito a liberarsi di Watson anche se a prezzo di un baffo anteriore piegato. Patrick, anche se porta il record del giro a 1'28"82, strappandolo quindi a Laffite, non riesce a superare Reutemann. Gli spettatori più at-



I commissari di percorso alla Mirabeau non hanno esitato a mostrare a Lauda le bandiere blu in due occasioni, prima nel tentativo di sorpasso di Depailler a sinistra e naturalmente anche all'attacco di Pironi...

The race stewards at Mirabeau did not hesitate a moment bringing out twice the blue flag for Lauda, before when Depailler tried to pass left and, of course also at the moment of Pironi's attack.



...ma Lauda «chiuderà» e la Tyrrell del francese si impenna sulla ruota posteriore della Brabham Alfa Romeo...  
 ...but Lauda will «shut the door» and the Frenchman's Tyrrell rears up over the Brabham-Alfa Romeo's rear wheel...

tenti notano anche che Regazzoni si sta avvicinando alla Ferrari di Scheckter.

**POSIZIONI AL 70. GIRO**  
 Scheckter 1.46'16"77 - Regazzoni 1.46'20"42 - Reutemann 1.46'22"80 - Depailler 1.46'22"80 - Seguono Watson e Mass.

Gli ultimi sei giri, secondo una tradizione abbastanza solida in questi ultimi anni, si rivelano i più da cardiopalma. Prima ci pensa Depailler che dopo aver cercato ogni strada per passare Reutemann, deve cedere a due giri dal termine per la rottura del motore. Poi tocca a Regazzoni che, con estrema facilità si porta in coda alla Ferrari di Scheckter.

E' ovvio che Jody, prima di farsi passare giocherebbe ogni cosa e poi Clay è rimasto senza seconda, ma alla gente dà i brividi lo stesso vedere alla Rascasse, per l'ultima curva, la Ferrari quasi tapponata dalla Williams. E' solo impressione, a salutare la principessa Grace e il marito sul podio non può andare nessun altro che Scheckter, che tra l'altro riceve, assieme alla corona di alloro anche l'Inno monegasco perché, avendo una licenza di pilota rilasciata dall'A C Monaco, è considerato di nazionalità monegasca.

Potrà servire come cabala per Villeneuve, che si sta trasferendo nel Principato per il prossimo anno. Gli applausi comunque sono eguali per Scheckter come per il « vecchio leone » Regazzoni, che certo nessuno avrebbe aspettato secondo, visto che era partito quindicesimo.

e. z.



**JODY dice:**

CONTINUAZIONE DA PAG. 41

me Serena emeditatamente precipitatosi a far passerella).

A Jody abbiamo chiesto per prima cosa di farci il punto sulla prima parte del campionato che sta per concludersi:

«Ormai è passato tanto tempo dalla prima gara, ho vinto due gare per la Ferrari, le ultime due, sono forse arrivate un po' con ritardo le mie vittorie, ma sono state ugualmente limpide. Penso che in Sud Africa avrei potuto vincere la prima, ma la fortuna non è mai dove dovrebbe essere. Penso che a Long Beach ho commesso un errore nelle prove e non durante la gara, in quanto ho scelto l'aleone sbagliato e quindi il mio posto sulla griglia di partenza non era in pole position. Non ho commesso nessun errore qui a Montecarlo e penso che sul finire della prima parte della stagione posso essere soddisfatto».

«Pensi che adesso hai imparato

molto di più a guidare una Ferrari, quindi puoi ottenere i risultati sperati nel momento in cui hai firmato per il comm. Ferrari?».

« Certo, sono sicuro che ho cominciato a capire di più la macchina e soprattutto mi sono integrato di più nella famiglia dei meccanici e dei dirigenti della squadra di Maranello. A volte non sono molto veloce, ma sono un conservatore e penso che è la giusta strada per vincere il campionato del mondo. Adesso non sto commettendo più errori, e tutto sta in questo, mi auguro che mi comprendiate».

« E' la terza o quarta volta che sali sul podio a Montecarlo: pensi che sia il circuito che si addice a te o tu riesci ad assuefarti più facilmente a questo circuito?».

« Mi piace molto guidare per le strade di Montecarlo e penso di andare molto bene su questo circuito. Bisogna battersi sino allo spasimo durante le prove, e dopo il risultato diventa facile. Ho sempre fatto delle belle gare qui a Montecarlo, forse questa è una delle più importanti ragioni dei miei successi».

«Puoi dirci qualcosa sulla tua

# BANDIERE BLU e TV dan torto a LAUDA

**MONTECARLO** - Era il 21. giro Lauda, terzo, faceva da tappo a tutti e le Ferrari si erano involate di 13". Dietro, dopo la sparizione di Depailler, che aveva tentato anche lui di passare (invano) l'ex-campione del mondo Pironi ha visto dove era possibile passare Lauda ed ha fatto la manovra che occorreva nella discesa del Mirabeau. Lo abbiamo visto e rivisto nella registrazione al magnetoscopio della organizzazione, noi e tutti i colleghi che erano in sala stampa alla fine della gara a guardare gli schermi, che hanno riproposto la scena parecchie volte.

Non vi sono dubbi: Niki Lauda si è comportato molto male, in questa occasione, annullando quel che di buono aveva fatto nelle prove ed anche in gara. Non vi possono essere scuse, perché la manovra di « chiusura della porta » che egli ha compiuta ai danni di Pironi è stata nettissima e non giustificabile perché Pironi gli era arrivato alla pari, ed era all'interno, e perché i commissari avevano esposto con ampiezza e tempismo la bandiera blu. Un campione ha anche il dovere di essere più corretto di altri. Lauda adesso capirà, se ha visto la registrazione come ci auguriamo, che è troppo facile erigersi a giudice di altri (vedi caso Patrese) ma che in questi casi si deve sentire l'orgoglio di non esporsi a motivi di critica. Lauda merita che si dica che quel che ha fatto a Monte Carlo non è degno di lui. La azione di Lauda ha alterato la gara, oltre tutto, eliminando Pironi che poteva sperare in un risultato di grande valore.

EVITA POLEMICHE  
NIKI NEI BOXES

## PIRONI accusa

«Potevo  
anche  
vincere»

f. i.

**MONACO** - Non è arrabbiato LAUDA (te lo credo) dopo il suo arrivo al box di Montecarlo: fa lo gnorri e pacatamente dichiara: « Non so che cosa sia successo, Pironi mi ha tamponato, non ho visto niente solo ho sentito una gran botta nel posteriore e nient'altro ». E a rinnovata domanda insiste: « Non ho visto nulla solo Pironi che dopo avermi tamponato mi è volato addosso ». Intorno a lui il coro compiacente: « Povero Niki che sfortunata ». « Macché sfortunata del cavolo » replica inviperito PIRONI quando ritorna al box: « Lauda mi ha stretto, ha avuto un comportamento scorretto e non capisco perché ci si debba comportare così. Io avevo notato che la Brabham di Lauda aveva problemi di freni, l'ho studiato per un giro e poi nella discesa verso il Mirabeau mi sono affiancato. Ero a pari di lui all'interno quando Lauda, che era all'esterno, senza guardare ha stretto a destra e io che non potevo fare più nulla gli sono salito sulla macchina dalla parte posteriore. Non c'è il minimo dubbio di chi è la colpa dell'incidente, sono stato con i commissari a vedere la registrazione del tutto e anche loro mi hanno confermato che tutta la colpa è dell'austriaco. Non so come ci si possa comportare in questo modo ».

Poi continua: « Al di là dell'incidente, oggi potevo vincere facilmente, le due Ferrari avevano problemi di gomme, o comunque stando dietro si vedeva che avevano qualcosa che non andava, erano davanti solo perché qui a Montecarlo è difficile passare, altrimenti avrebbero avuto tre macchine davanti a loro ».

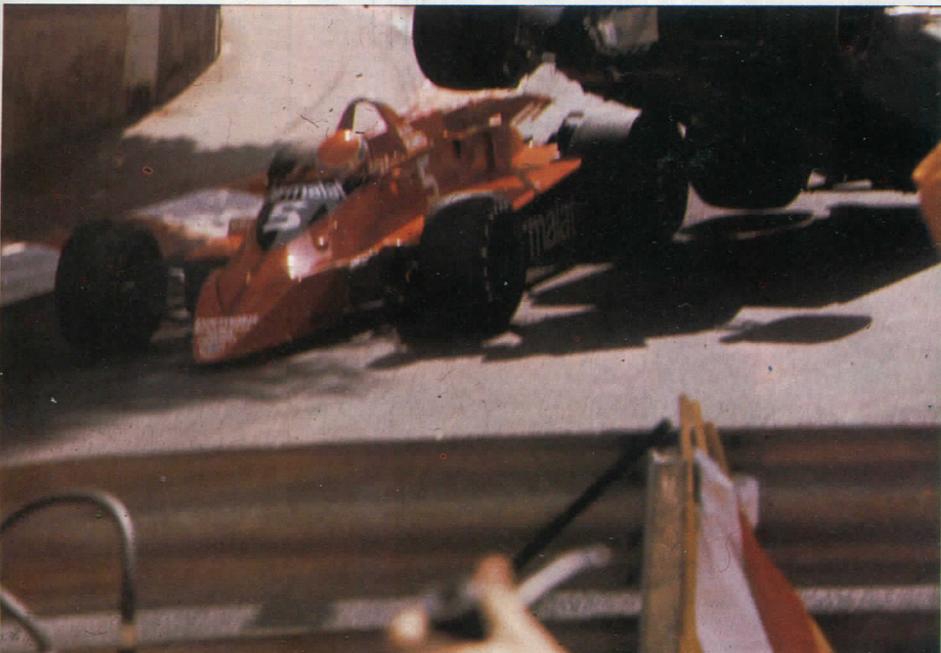
g. c.

## Le NOTE stonate

Istruttiva TV da Montecarlo. Non solo per quello che ci hanno fatto vedere (con 18 telecamere per 20 collegamenti di Nazioni) i tecnici francesi realizzatori. Ma anche perché ha permesso cogliere sfumature significative.

Anzitutto l'immane Poltronieri (a proposito: il suo collega «calciatore» dall'Olimpico, Martellini per Italia-Argentina «senza monitor» ha confermato che si tratta di... un vizio di famiglia tivvù!). Ricordate il Poltronieri di Monza che contribuì con le sue accuse a Patrese a scatenargli contro l'inchiesta Peterson? A Montecarlo, per un comportamento ben più clamoroso di Lauda, con la nota collisione, si è esibito in una difesa da... Soccorso Rosso per l'austriaco. E a ogni buon conto ha evitato attentamente di ricordare le visibilissime bandiere blu.

Altrettanto «istruttiva» (ma ha potuto accorgersene solo chi ha pensato di passare sulla TV-Svizzera alla fine, quando Mina ha tagliato corto con il collegamento a Patrese) è stata la scena di fine corsa sul podio dei Principi di Monaco. Pronti a raccogliere gli onori, con Schekter, c'erano il Presidente FISA Balestre e il pettoruto collega italiano Serena, tutto gonfio del... successo Ferrari-Jody, però, non li ha designati di un cenno. Anzi ha curato di evitarli... il bacio di Balestre. In quanto a Serena c'è voluta una bella faccia tosta, dopo tutto quel che ha detto di Ferrari a mettersi in mostra lui per giovargli degli allori di una squadra che ha minacciato di squalificare per l'art. 6 RNS!



...per poi ricadere malconcia e sbattere contro il guardrail, con l'avantreno distrutto (ATTUALFOTO)  
...to land in a bad plight and hit the barrier with the front section wrecked

# ...e REGAZZONI era anche senza 2.a!...

**MONACO** - Pamela, la moglie di Schekter passa gli ultimi minuti dell'ultimo giro con le mani fra i capelli mentre l'altoparlante annuncia che i due piloti sono attaccati. Non osa guardare la pista, poi capisce che il suo Jody c'è l'ha fatta dall'urlo dei meccanici Ferrari che esultano al passaggio della vettura numero 11. In quel preciso momento quando si rende conto che il marito ha vinto, scoppia in un pianto dirotto fra le braccia della signora Lardi che «consola». Non riesce a parlare «Pam» Schekter, riesce solo a dire «la vittoria più bella, la vittoria più bella, Jody ci teneva tanto a vincere qui...».

Dopo aver ricevuto la coppa dalle mani del principe Jody si precipita su una barca di amici alla fonda nel porto per fare una doccia. Prima però ha voluto ringraziare i meccanici che ha definito «stupendi» e i tecnici del cavallino.

Sulla barca con una Coca Cola in mano si lascia andare lui solitamente taciturno e dice: «Ho fatto i primi 15 giri velocissimi per levarmi d'attorno più gente possibile, poi come avevamo previsto abbiamo fatto una gara d'attesa».

Ti ha impensierito Jones?

«No, mai lui si è avvicinato solo perché io avevo rallentato per prudenza...».

b. f.



CONTINUA A PAGINA 54

## Con le «ali» a Montecarlo

MONACO - I vantaggi delle «Wing-Cars» sono saltati fuori prepotentemente anche sul circuito di Montecarlo, anche se sono in molti a dire che la vettura-ala e i suoi difetti, su questo circuito, non si fanno sentire in modo prepotente.

Con i tempi dello scorso anno, quest'anno si sarebbe qualificato il solo Reu-

temann, che ottenne con l'28'34 la pole position con la Ferrari. Tutti gli altri sarebbero rimasti fuori, se si pensa che non parte De Angelis con l'28'70. L'anno scorso, in prima fila, assieme a Reutemann c'era Watson con il tempo di l'28'83.

### RENAULT E Mc. LAREN

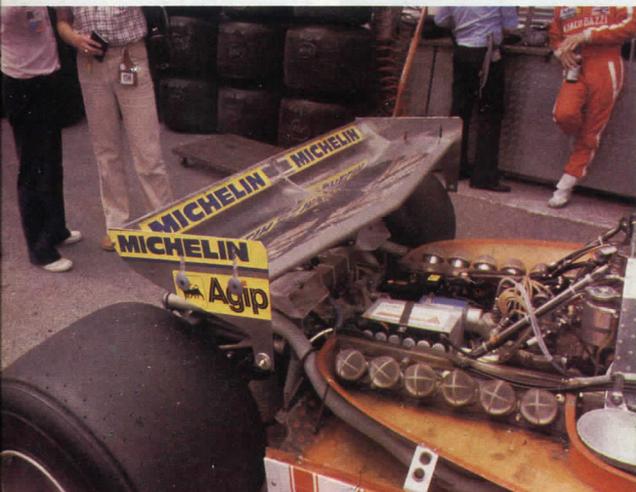
### LE PIÙ MODIFICATE

Vediamo di quanto hanno migliorato a Montecarlo i piloti da un anno all'altro:



| PILOTA      | TEMPO 1978 | TEMPO 1979 | GUADAGNO |
|-------------|------------|------------|----------|
| REUTEMANN   | 1'28'34    | 1'27'99    | 1'35     |
| WATSON      | 1'28'83    | 1'28'23    | 0'50     |
| ANDRETTI    | 1'29'10    | 1'28'23    | 0'37     |
| LAUDA       | 1'28'84    | 1'27'21    | 1'53     |
| DEPAILLER   | 1'29'14    | 1'27'11    | 2'03     |
| VILLENEUVE  | 1'29'40    | 1'26'32    | 2'88     |
| SCHNECKER   | 1'29'50    | 1'26'45    | 3'05     |
| JONES       | 1'29'51    | 1'27'57    | 1'86     |
| HULT        | 1'29'22    | 1'27'96    | 1'86     |
| TAMBAY      | 1'30'08    | 1'29'53    | 0'55     |
| JABOUILLE   | 1'30'18    | 1'28'68    | 1'50     |
| PIRONI      | 1'30'55    | 1'27'42    | 3'13     |
| PATRESE     | 1'30'59    | 1'28'30    | 2'29     |
| LAFFITE     | 1'30'60    | 1'27'26    | 3'34     |
| STUCK       | 1'31'30    | 1'28'22    | 3'57     |
| FITTIAPALDI | 1'31'36    | 1'28'49    | 2'67     |

## Biturbo e nuove geometrie



La soluzione aerodinamica con alettone posteriore avanzato è stata adottata da entrambe le T.4. E' la stessa ala che aveva Villeneuve a Long Beach. Both T. 4s used the aerodynamic solution of the more forward mounted rear wing. It is the same wing Villeneuve used at Long Beach.



Novità assoluta: la Renault RS 11 con motore sovralimentato con due turbo KKK in attesa che siano pronti Garrett appositamente studiati (CEVENINI). The Renault RS 11s were an absolute novelty with their KKK twin turbo-charger used until the specially studied, Garretts will be completed

MONACO - Le novità tecniche di maggior interesse sono venute dalla RENAULT e dalla MACLAREN, che hanno presentato delle innovazioni abbastanza consistenti. Sulle altre macchine si sono viste, come sempre, delle cose innovatrici, ma di piccola entità. Su tutte, ovviamente, vi sono stati gli adattamenti alle condizioni del circuito, con la scelta delle regolamentazioni delle sospensioni in funzione del tracciato, e coi freni particolarmente curati per avere la massima efficienza insieme con la durata. La RENAULT ha finalmente fatto esordire il motore dotato di due turbocompressori, studiato e provato in funzione della riduzione dei tempi di risposta alla accelerazione e che incidentalmente ha dato anche un leggero incremento di potenza nonostante che le pressioni di esercizio siano state mantenute nei limiti della affidabilità. La adozione del doppio turbo, oltre alle meno brutali risposte nell'arrivo dei cavalli, ha anche portato ad una maggiore disponibilità di coppia motrice a basso regime, e tutti questi sono elementi molto positivi. Per questa gara, stati forniti dalla tedesca KKK perché la americana Garrett, che fino ad ora aveva equipaggiato la Renault, non era pronta coi suoi, progettati nelle nuove dimensioni. Un paio di motori Renault sono peraltro in America perché la Garrett non sa proseguire la messa a punto dei suoi turbo, e in futuro vedremo ancora i Garrett. Purtroppo per la Renault, accanto a questi elementi positivi non vi sono state circostanze fortunate, nelle prove del Gran Premio di Monaco, perché una piccola serie di incidenti ha impedito a Jabouille e Arnoux di giungere a risultati di valore nelle prove.

La MCLAREN ha continuato lo sviluppo della M.28 portando qui una versione «C» che è stata affidata a Watson. Questa macchina è identica alla precedente (tipo B) nel telaio e nella parte posteriore, ma è stata completamente ridisegnata nella parte anteriore per quanto riguarda le sospensioni. La geometria del triangolo inferiore è differente, così come sono differenti anche i bracci del triangolo, adesso in lamiera scatoolata di sezione ovale e non più in tubi rotondi. Il braccio superiore a bilanciere è ormai l'unico pezzo della parte superiore, essendo stati eliminati i due braccetti che correvano parallelamente al braccio oscillante. La loro funzione di irrigidimento è stata adesso affidata a centinature in alluminio, a parete verticale, che sono diventate parte integrante della scocca.

Variata la posizione degli ammortizzatori, adesso interna alla scocca, che è stata modificata in conseguenza, e le bielle di azionamento della barra di torsione sono anche loro interne alla scocca. Il tutto, oltre alla variazione di geometria dei bracci, ha portato anche ad una maggiore «pulizia» della zona di primo passaggio dell'aria. A completamento delle modifiche viste sulla M. 28 C vi è l'allungamento del musetto.

Le FERRARI non avevano grandi cose nuove, ma hanno riproposto la soluzione dell'alettone posteriore avanzato, apendicolo sulle ruote, con la conseguente disponibilità di maggiore superficie alare, che dovrebbe compensare bene il minor braccio di leva agente ai fini della pressione. Su questo circuito esso rappresenta un vantaggio interessante, perché riduce la lunghezza totale della macchina, cosa apprezzabile nei tornanti stretti.

Particolare attenzione alla efficacia dei freni, come era stato fatto a Zolder, e la adozione di tromboncini di scarico atti a favorire maggior coppia a basso regime, sono state le altre cose viste sulle Ferrari. Sulle BRABHAM è stato ancora utilizzato il sistema ad eccentrico di variazione della lunghezza del braccetto trasversale superiore della sospensione posteriore. L'azionamento dell'eccentrico avviene attraverso un anello rigirato che porta un riferimento della posizione iniziale. E' in uso da qualche gara, ed è un sistema abbastanza veloce e sicuro di centraggio.

Anche se non è stato possibile vederla, perché nascosta all'interno della macchina, a sinistra sotto le paratie che ospitano le mignonne, sulle Brabham era stata montata anche una scatola sperimentale della accensione Magneti Marelli, una scatola tondeggiana e dimensioni molto ridotte. Ciò ai fini della economia di peso, ma soprattutto per avere ingombri ridottissimi, data la pleonemia di cose che il progettista si è trovato a dover sistemare in posizioni strane. Niente di nuovo alla WILLIAMS, che adesso dispone di un terzo telaio della

## Anche la T.5 in prova a DIGIGONE?

● Quasi tutte le macchine si trasferiranno da qui a DIGIGONE, in settimana, per delle prove di gomme Goodyear. Ci sarà la Brabham, ci sarà la Lotus con la 80 rinnovata, ci sarà la Ferrari, forse, con la nuova T4B prefigurazione della futura T5 che ha come caratteristica il motore inclinato per essere più bassa, e la parte posteriore tutta carenata, oltre a due grosse pinne laterali che assomigliano un po' alla vecchia 33 dell'ing. Chiti.

● L'ALFA ALFA che tornerà alle corse proprio a Digigone, ancora con la Giacomelli andrà a provare in settimana perché a Settimo Milanese si stanno facendo delle modifiche alla macchina di Zolder e si sta lavorando alla nuova che sarà pronta verso metà luglio. Saranno a digigone dall'11 al 13 giugno.

● Il giorno dopo la corsa, a Digigone, la RENAULT ha invitato tutti i fabbricanti di vetture da turismo turbo per provare le macchine degli altri e far provare la sua R5 turbo che dovrebbe entrare in produzione entro la fine dell'anno. A rappresentar l'Alfa Romeo ci sarà Teodoro Zeccoli.

nuova macchina, e niente di nuovo alla COPERSUCAR, che ha sempre la vecchia F. 5 in attesa che sia rivista interamente la F. 6 finora molto deludente. A proposito della Copersucar, è da rilevare come Fittipaldi abbia avuto notevole miglioramento dalla ripresa della collaborazione con Caliri, che ha passato con lui una giornata durante le prove al Paul Ricard.

Novità sulla LOTUS 80 sono stati i freni anteriori, fatti costruire alla AP sempre col disegno Lotus ma in alluminio e non più in magnesio. Non sono stati ancora modificati i freni posteriori, per via degli attacchi particolari alla scatola del cambio, ma secondo Andretti vi è stata una notevole progressione nella efficacia. Purtroppo essa non si è accompagnata al miglioramento della macchina, che conserva un comportamento bizzarro, ma Andretti spera di poter venire a capo del problema entro poco tempo, soprattutto perché sui circuiti veloci la macchina dovrebbe andar molto meglio.

Qualche correzione alla geometria delle sospensioni non ha dato i risultati sperati, ma c'è da dire che a Montecarlo le Lotus non vanno tanto bene da parecchi anni.

Infine novità sulla ENSIGN, che ha conservato le linee generali viste a Long Beach. La parte anteriore della macchina è stata radicalmente modificata, con una nuova geometria delle sospensioni e con allargamento della carreggiata. Le fiancate sono state leggermente variate nel disegno ed è stata cambiata la parte posteriore della carenatura ed anche la geometria delle sospensioni. Purtroppo, però, ciò non ha portato a risultati spettacolari nel miglioramento delle prestazioni, che restano modeste. Una serie di guai, compresa la rottura del motore, hanno impedito a Daly di qualificarsi.

MONACO - Il «giallo» del mancato arrivo di tutte le gomme della Goodyear, in tempo per le prime prove, ha avuto toni divertenti, sia pure soltanto per la gente esterna.

Infatti, la causa principale del ritardo è stata una agitazione sindacale all'interno della fabbrica inglese, che ha impedito la produzione del quantitativo necessario di gomme in tempo utile perché fossero inviate, via terra, come al solito. E' stata decisa perciò la spedizione via aerea, non appena le gomme fossero state pronte, ed infatti enormi camion stavano aspettando.

Quando il carico è stato effettuato il camion è partito in fretta verso l'aeroporto di Londra, ma a una trentina di chilometri è rimasto senza carburante. Fermatosi per fare rifornimento, ha avuto la disavven-

## Visto come livella i piloti la mancanza di super-Goodyear?

tura di trovare l'unica pompa della zona a secco, e per questo hanno dovuto attendere che una cisterna effettuasse il rifornimento, perdendo così l'aereo prenotato.

Per trovare un altro aereo con disponibilità di

spazio è occorso parecchio tempo, per cui le gomme sono arrivate a Nizza il giovedì sera, a prove finite.

Le gomme della ultima spedizione erano quelle speciali da qualificazione, il che ha impedito che qualcuno avesse pneumatici speciali. Di qui è venuta una certa situazione di equilibrio, che ha permesso a certi piloti di ottenere tempi molto significativi.

Quando poi sono state disponibili le gomme speciali si è visto che la situazione è ridiventata quella di sempre, con qualche pilota favorito rispetto ad altri.

Le prestazioni medie delle Ligier, ad esempio, sono diventate eccellenti, mentre quelle personali di piloti come Fittipaldi e Regazzoni sono ridiventate medie, data la non disponibilità di pneumatici particolari.

MONACO - La «crisi energetica» si è fatta sentire anche nelle prove del GP Montecarlo? Senza proprio di sì, alla luce delle tante macchine rimaste lungo la pista durante le prove, senza benzina. Ha cominciato Andretti (e il suo sponsor è Essex, benzina...) poi Fittipaldi, poi Tambay e infine il camion che doveva portare le gomme Goodyear da qualificazione ed è rimasto bloccato da uno scoprolo di un Villeneuve alle stelle dopo la conferma che gli ha fatto Ferrari di guidare ancora per lui nell'80 e con una opzione per il 1981, a lui come a Schecter.

Galvanizzato dalla bella notizia, Villeneuve da buon «aviatore» è volato e ha fatto fermare il cronometro sul tempo fantastico di 1'26"91 alla media di 137,1590 kmh. Forse poteva addirittura fare meglio se proprio negli ultimi giri non avesse rotto un semiasse che gli ha impedito di tentare un ulteriore exploit. Alle sue spalle, ad ulteriore conferma che la Ferrari è in perfetta forma ecco Schecter distaccato di quasi mezzo secondo. Poi, dietro, il vuoto.

Le ostilità erano cominciate all'alba, con le prove di qualificazione imposte dagli organizzatori. Due posti, con tre macchine che se li contendevano. Era assente Rebaque, una protesta formale, e un tentativo di assicurazione della FOCA che non avrebbe dovuto fare pre-qualificazioni. Invece...

A giocarsi tutto erano Stuck, Mass e Brancatelli sulla macchina di Merzario. Logico che l'italiano non ce le potesse fare, la macchina ha dei limiti invalicabili, e lo ha detto lo stesso Stuck, più veloce dei sei con il tempo di 1'33"19, poi Mass 1'34"30 e infine Brancatelli 1'38"15.

La prima ora di prove generali non è valida per lo schieramento, serve per mettere a punto la macchina e decidere qualche mese di prove di selezione.

Niente di speciale in questa sessione, alla fine emerge il duo Depailler-Schecter con il tempo di 1'28"92. Il ferrarista ha fatto il tempo con l'allettone in posizione arretrata tradizionale, mentre Villeneuve, che fa il terzo tempo in 1'29"61, lo ha meno arretrato, quello già provato a Long Beach e poi scartato. Pironi è quarto, alle sue spalle un sorprendente Regazzoni seguito da Jarier, Watson, Mass, Tambay, Patrese e Laffite che ha male al polso della mano destra e non può girare il volante.

Reutemann, con la 70 e il più veloce (1'30"80) del suo compagno Andretti (1'31"80) che ha la 80 ma che aspetta ansiosamente la nuova macchina che debutterà nelle pre-prove a Digione, martedì, quando Autosprint è in edicola.

Il quarto è Villeneuve, che non si è ribadisce il suo pensiero: «non si può lavorare in due direzioni, vorrebbe che l'Alfa smettesse di correre subito e desse il massimo per i suoi motori. Ultimo della giornata è Piquet, con il tempo di 1'35"40, ma il pilota si sente male, soffre solo un quattresimo di mal d'auto».

Scatta l'ora della verità e dei due «marziani» sulle rosse vetture di Maranello vi abbiamo già parlato. In terza posizione nelle prove valide per lo schieramento troviamo un sorprendente Lauda con il tempo di 1'28"32. La Goodyear non ha gomme speciali, come già detto, ma per Niki sono state trovate le 09 quelle delle qualificazioni di Zolder, che qui si sono dimostrate molto buone, ed ecco il tempo per l'austriaco, che precede un bravo Regazzoni quarto con la nuova Williams-ala con il tempo di 1'28"48, quasi il tempo della pole position della scorsa anno di Reutemann

## LE FERRARI SPOPOLANO SUBITO

# Con la crisi «energetica» il vuoto-T.4

(1'28"34) che è stato polverizzato dai primi tre di questi primi novanta minuti di prove validi per lo schieramento.

Sorpresa gradevole, al quinto posto, Fittipaldi tira fuori tutta la sua classe e vale molto in un circuito come questo ed eccolo in posizione in cui purtroppo da tempo non lo vedevamo.

La prima delle tante attese Ligier è, con Depailler, settima, dietro alla Tyrrell ed Jarier ed ha il tempo di 1'28"69. Chi si aspettava il dolore al polso destro di Depailler si sbaglia: è invece Laffite che è dolerante al polso destro, che gli fa male in continuazione dopo la caduta di due anni fa a Digione, in moto, e l'incidente avvenuto alcune ore dopo in gara con Stuck.

Laffite ha provato molto questa settimana al Ricard, il polso affaticato si è gonfiato e il leader di questa prima parte del campionato mondiale è solo diciassettesimo, con il tempo di 1'29"83.

Ottavo tempo della giornata per Hunt (1'28"84) che ha però problemi di trazione ed è parzialmente contento della vettura. Watson, con la parzialmente rinnovata Mc Laren è nono, con il tempo di 1'28"89 e precede Pironi che stava andando molto forte. Era in terza posizione quando con la ruota anteriore destra ha toccato alla Rascasse ed è partita la ruota e la sospensione. Con il muletto non ha potuto migliorare ed è caduto in decima posizione.

Reutemann è undicesimo, incappato in una uscita di strada alla Piscina rovinando parecchio la vecchia Lotus 79, e quando è uscito con il muletto non ha combinato niente di buono. Delusione anche per le due bi-turbo Renault: sia ad Arnoux che a Jabouille si rompe l'attacco dei semiasse, forse per la troppa potenza che i due turbo procurano, fatto sta che le due macchine hanno girato poco e sono in piena crisi.

L'altra Brabham, quella affidata a Piquet, ha prima stentato molto a fare qualcosa di buono poi, dopo che si era scoperta una perdita d'olio dalla cartuccia, al brasiliano si è rotto il motore e ha dovuto abbandonare la macchina lungo la pista.

De Angelis è diciottesimo. Prima ha avuto problemi con la pompa della benzina poi è stato protagonista di una strisciata contro il guard-rail al Casinò facendo questa volta pochi danni alla nera Shadow con il «camion».

Tambay è provvisoriamente fra i non qualificati per la rottura del cambio, mentre Jones (ventitreesimo) ha sbattuto contro il guardrail rovinando parecchio la sua macchina, ha provato con il muletto, la vecchia FW06, ma ovviamente essa è tecnicamente troppo indietro rispetto alle ultime «Wing-Cars» e non ha potuto fare nulla.

### LA SECONDA GIORNATA

## Arrivano le gomme!

● Clermont Ferrand batte Akron 2 a 0, questo è il risultato calcistico del match di Montecarlo, disputatosi negli ultimi 90' (altro tempo calcistico) di prove valide per lo schieramento.

Le super-morbide Goodyear fatte arrivare a tappe forzate dall'Inghilterra, nulla hanno potuto contro le «Montemichelini», altre gomme speciali fatte appositamente per questo tracciato dalla casa francese che, non contenta del super-tempo di giovedì, ha voluto migliorare nell'ultima giornata di prove di sabato.

Alla Goodyear Ferrarino per questi ripetuti exploit di Clermont Ferrand, anche qui a Montecarlo alla ricerca di una pole position altamente pubblicitaria nel mondo intero, hanno marcatamente favorito chi, a loro parere, poteva farcela a stare davanti alle Ferrari eliminando tutti gli altri. Nel bianco-azzurro Ford Transit fatto arrivare a Montecarlo la Goodyear aveva 18 treni anteriori e 18 treni posteriori di gomme ultra morbide con la sigla 34-35 che ha equamente diviso fra le due Ligier, le due Lotus e la sola Brabham di Lauda.

Ma non c'è stato nulla da fare contro Schecter che, anche lui incredulo quando l'ing. Forghieri gli ha detto il tempo, ha avuto parole di elogio per tutti, dicendo: «Onestamente non credevo si potesse scendere sotto l'1'26"5, se ci sono riuscito è merito della macchina e delle gomme...».

Buono per la Goodyear che Villeneuve, fortissimo sulla Ferrari più dolente dello Schecter, perché più adattato alle gomme radiali, non abbia potuto girare al massimo causa una perdita dal serbatoio della benzina che lo ha costretto lungamente inattivo ai box.

Alle spalle delle due Ferrari le prime super-Goodyear, montate sulla Ligier di Depailler, che è andato fortissimo grazie ad una vettura «perfettamente equilibrata e veloce, che non mi ha dato nessun problema», così ci ha detto. Un Depailler guarito dall'incidente di Zolder, che ammette onestamente che nulla si potrà fare in gara (a meno di un miracolo) contro le Ferrari.

«E la nostra macchina di M...»: così ha commentato Lauda alla fine delle prove il suo quarto tempo. Come al solito si cerca ora di scaricare la colpa sul motore di Chiti. Con le nostre orecchie abbiamo sentito Ecclestone andare dal sig. Tanzi, della Parmalat, e dirgli:

«Il telaio è perfetto, Niki ha guidato al massimo, ma il motore... Comunque ci vediamo questa sera alle otto e mezza per parlare...».

Quinto tempo per Laffite che ha ancora problemi al polso destro dolerante dopo le tante prove fatte in settimana. Non ha scusanti, la macchina è perfetta, così come le gomme, e moltiplicando il suo polso stretto da una guaina di cuoio che gli fa rendere il 30% in meno.

Con lo stesso tempo di Laffite è Jarier, che ha accusato sulla sua macchina con gomme morbide (ma non super) problemi di vibrazioni che lo hanno fatto terminare con le mani doloranti. A cinque centesimi da lui il compagno Pironi che ha avuto anche lui problemi di vibrazioni di gomme.

Con una macchina finalmente a punto nell'ultima giornata di prove Mass ha spiccato un tempo che ha meravigliato un po' tutti, e che lo ha messo in ottava posizione davanti alla Williams di Alan Jones, che ha potuto provare poco e inoltre aveva l'handicap delle Goodyear non «giuste».

Decimo tempo per Hunt che, alla presenza del suo patron, va sempre meglio di quando è solo. La macchina accusa mancanza di «grip» e Hunt dice che senza gomme non solo non è possibile fare i tempi, ma neanche mettere a punto la vettura.

La prima delle Lotus, sempre più in crisi, è la 79 di Reutemann. Neppure con le gomme speciali la vettura campione del mondo è riuscita a combinare qualcosa di buono. Undicesimo con Reutemann è addirittura tredicesimo la nuova 80 con Andretti, che ha accusato — come Reutemann — mancanza di aderenza con il risultato che non si riesce a mettere a punto la macchina per i vari circuiti.

Fra le due Lotus si è inserito un sorprendente Stuck. Il tedesco ama particolarmente questo circuito, già alcuni anni fa fece scintille con la Brabham ed ora dice che, dopo tanto lavoro, ha finalmente la macchina a punto e spera di renderla competitiva già da questa gara. Anche lui (ovviamente) vorrebbe gomme...

La crisi continua della Mc Laren: la si vede dal 14. posto di Watson, e da Tambay che non è in qualificazione (per la seconda volta consecutiva). Tutti e due i piloti invocano la nuova M 29 che si vedrà solamente a partire da Silverstone.

Patrese è alle spalle di Watson. L'italiano, che ama particolarmente Montecarlo, dove ha debuttato alcuni anni or sono, non ha potuto fare meglio per la perdita d'olio e per i problemi ai freni. Ha girato con il muletto, ma era talmente male in arnese che ha preso smesso.

Incredibile la giornata negativa di Regazzoni dopo il bel tempo di giovedì. Hanno influito indubbiamente le solite gomme per questa giornata-no che lo ha relegato in undicesima posizione anche perché, inspiegabilmente, Clay si è trovato con una macchina non a posto e regolata male. Si rifarà, e abbondantemente, in gara.

Fittipaldi, anche lui in crisi nell'ultima decisiva ora di prove, ha rotto un semiasse dopo pochi giri e non ha potuto fare che una decina di giri nella parte terminale delle prove, con la pista sporca di gomma e d'olio, che non gli ha permesso di fare un tempo come gli si aspettava — dopo le prove di giovedì — dalla Copersucar che è ritornata sotto la direzione tecnica di Caliri.

Prima di queste prove valide per lo schieramento c'è stata un'ora di «assaggio» in vista del momento decisivo.

Giancarlo Cevenini

VIGILIA LUNGA

## LAUDA non gradisce...



MONTECARLO - Sulla BRABHAM ALFA di Lauda, prima dell'inizio delle prove, i meccanici avevano scherzosamente applicato a fianco della leva del cambio, questa decal che raffigurava la posizione delle varie marce (riferimento alle recenti svariati... motori). Pare però che Lauda non abbia gradito lo scherzo.

● Nelle PRE-PROVE di giovedì per stabilire le due macchine che potevano prendere il via alle prove ufficiali oltre alle 20 iscritte d'ufficio dalla FOCA, e le due invitate (Arnoux e Patrese), hanno preso parte Brancatelli, Mass e Stuck. Il più sicuro di tutti è stato Mass che è salito in macchina solo gli ultimi dieci minuti, mentre Stuck ha girato di più. Per i due, con macchine nettamente superiori a quella di Brancatelli, non c'erano problemi... Il pilota italiano, cui abbiamo chiesto un parere sulla Merzario, ha detto che è terribile nelle curve lente, mentre è molto buona sul veloce. Peccato che la Merzario non abbia trovato lunghi rettilinei qui a Montecarlo...

● Abbiamo fatto un giro del circuito con ALAN JONES, ex pilota di un'Opel Senator. A giudizio del pilota della Lotus (prima delle prove) le Michelin si sarebbero dovute trovare svantaggiate sotto il tunnel per le irregolarità dell'asfalto che invece avrebbero favorito le Goodyear. Alla fine delle prove Jones non era più dello stesso parere.

● PARCHEGGIE PREOCCUPAZIONI tra piloti e tecnici aveva suscitato, prima delle prove, il fatto che nella discesa dopo al Casinò l'asfalto fosse stato rifatto.

● LA LOTUS e la TYRRELL hanno lungamente provato, prima di venire a Montecarlo, sul circuito di Nogaro, e andranno la settimana prossima a Digione.

● DALY è arrabbiato con il suo patron perché gli ha costruito una wing-car che è tale solo sulla carta. Ha le bandelle laterali, per il resto è uguale alla vecchia Ensign, e i risultati si vedono.

● La mancata partecipazione di REBAQUE al GP di Montecarlo è una protesta verso Ecclestone e la FOCA per aver mancato alla promessa fatta. Il team del messicano, infatti, aveva avuto assicurazione, ad inizio anno, con un telex firmato da Ecclestone, che avrebbe fatto tutta la stagione non avrebbe dovuto più fare pre-qualificazioni, anche perché aveva deciso la CSI. Rebaque, forte di questo telex, ha cercato di partire egualmente senza le qualificazioni ma, essendogli stato detto che non sarebbe stato accettato, se ne è rimasto a casa per protesta.

● Sulla CANDY-TYRRELL sono apparsi i colori della bandiera (e dei soldi) italiani. Esteticamente, però, non è che il risultato sia stato dei migliori...

● Prima del via delle prime prove di giovedì gran lavoro dei massaggiatori al box della LIGIER, con i polsi destri di Depailler e di Laffite che erano oggetto di cure perché facevano male a entrambi. Per Depailler nessun problema, poi invece per Laffite dolori e gonfiori tanto da non aver potuto rendere al massimo durante le prove, nonostante le cure intensive e i massaggi applicati ogni due ore.

## FERRARI commendatore (del Principe)

MONACO - Nel quadro delle celebrazioni del cinquantenario della corsa, il principe Ranieri ha voluto onorare Enzo Ferrari, per quel che il costruttore italiano ha fatto per lo sport automobilistico insignendo della onorificenza di Commendatore dell'Ordine di San Carlo, il massimo ordine cavalleresco del Principato.

Questa onorificenza, che Ferrari ha accettato con piacere, legittima anche una situazione curiosa che si era verificata fino ad ora, perché nel mondo intero tutti chiamavano Ferrari commendatore (qualcuno anche storpiando la ortografia italiana del titolo) mentre Ferrari non lo era.

Infatti l'onorificenza che Ferrari aveva avuta a suo tempo dall'Italia era di cavaliere del lavoro, non di commendatore. Adesso lo è davvero.

● Chi è arrivato presto, giovedì mattina alle prove in vista del GP giura di aver visto scene di EFFUSIONE, con baci ed abbracci, fra Lauda e l'ing. Chiti...

● Prima di venire a Montecarlo FITTIPALDI ha provato per due giorni al Ricard con l'ing. Caliri la vecchia macchina. «Già le modifiche fatte fare da "James" si sono dimostrate valide», dice Fittipaldi. Inoltre l'ing. Caliri, assieme a Marmiroli hanno ripreso in mano la "Hotel Mirabeau". La scappatoia è stata richiesta dai piloti perché giudicavano quel punto, veloce, abbastanza pericoloso in caso d'errore o di un arrivo lungo.

● E' stata portata un'altra MODIFICA al circuito di Montecarlo: nella discesa dopo il Casinò, per raggiungere la curva del Portier è stata aperta una scappatoia verso l'Hotel Mirabeau. La scappatoia è stata richiesta dai piloti perché giudicavano quel punto, veloce, abbastanza pericoloso in caso d'errore o di un arrivo lungo.

● Sembra che CHAPMAN e quelli della Martini abbiano fatto dipingere la parte superiore della Lotus 80 di arancione per permettere agli appassionati in televisione di poterla distinguere dalla 79, che è invece tutta verde.

PASSERELLA VIP

## La dieta COLIN (per... CHITI)

● COLIN CHAPMAN ha fatto una dieta rigorosa che gli ha fatto perdere 22 chili. «Mi hanno sempre contestato per la leggerezza delle mie macchine — ha detto — era assurdo che l'unico grasso alla Lotus fossi proprio io». Richiesto della miracolosa ricetta, Chapman però ha detto: «Ah no, quella la do solo all'ing. Chiti».

● Di PERSONAGGI più o meno famosi sulla passerella del box di Montecarlo ne sono sfilati parecchi. Fra questi l'ex conduttore della «Domenica Sportiva» ALFREDO PIGNA che, in tenuta da spiaggia completa di ciabattine ai piedi, si trascinava incurante di rumori e pericoli come se invece che a un Gran Premio fosse stato su uno dei campi di sci a lui più congeniali. Purtroppo per lui negli ultimi minuti, mentre ci si voleva la box Ferrari, Schekter rientrato per cambiare le gomme lo ha investito con l'alettone rovinandogli il prezioso completo da spiaggia. I commenti di Jody sono irriferibili.



I due «galletti» Ligier Laffite e Depailler mostravano i polsi destri visibilmente fasciati

● NIKI LAUDA ha smentito di aver acquistato un motoscafo di alto mare. «Tra l'altro — ha detto Niki — soffro il mal di mare». Infatti a Montecarlo, dopo aver deciso in un primo momento di dormire sullo yacht di un principe arabo che la Parmalat aveva affittato e ancorato nel porto, Lauda ha ripiegato sul consueto albergo sulla terraferma.

● Si sono sbragati quelli della FERRARI e hanno dato biglietti della Maredi all'Agip, tanto che il Bravo «Scintilla» Tramonti è rimasto senza «passe». Non ha comunque avuto nessun problema perché è talmente conosciuto, qui a Montecarlo, che passa senza neppure far vedere nulla ai posti di controllo.

● Ad un collega francese che gli mostrava una pubblicazione con tutte le squadre di F1, MARCO PICCINI ha replicato aspramente: «Qui, sotto la mia fotografia, c'è scritto: addio alle pubbliche relazioni. Tengo a precisare che io sono il Direttore Sportivo».

● Nel team della BRABHAM non sembra ci sia più quella bella armonia, anche fra i meccanici, che c'era ad inizio stagione. Il più trattato male è Cuoghi, strapazzato dai colleghi. Ora che Lauda se ne va, Cuoghi è molto depresso in questi giorni, al di fuori dei risultati di Brava e l'ambiente che non gli piace più. Con alcuni amici si è lasciato andare e ha detto: «Smetto, e vado a vendere gelati...».

● Alla LOTUS si sono aggiornati. Chapman continua a prendere i tempi con il suo cronometro manuale, ma è arrivato dallo sponsor Tissot un moderno cronometro elettronico che prende i tempi di una macchina con contemporaneamente, e lo si può aggiornare e portarlo ad avere 15 o 20 vetture programmate sui tempi e sulla posizione del giro.

● Cena venerdì sera al «PIRATA», il locale sempre alla moda, di una ventina di amici fra i quali il padrone della Essex, Chapman, Andreotti, Regazzoni ecc. La cena è finita come al solito con le suppellettili del ristorante buttate nel fuoco e con Andreotti, sbronzo, abbracciato sopra un albero... Il conto ovviamente era da... pirata!

LE PRIME PROVE

## Vietate le GRU per le M. 1 - BMW

● CAPTATA CASUALMENTE durante le prove di venerdì. Una comunicazione interna del servizio di sicurezza del circuito ha avvertito tutti i commissari di astenersi dall'utilizzare le gru (predisposte nei punti cruciali del tracciato) per sollevare le BMW M.1 in caso di incidente. La comunicazione ha chiaramente detto che questa operazione era da evitare perché altrimenti le macchine si piegano in due», aggiungendo che in caso di necessità sarebbero intervenuti i meccanici della BMW con attrezzi speciali.

● Durante le prove di giovedì PIQUET ha avuto una perdita d'olio dal motore che non si è riuscita a localizzare bene. Si credeva fosse dalla cartuccia invece poi si è scoperto che era un tubo che perdeva. Ma quello che è stato incredibile è che, nonostante la perdita, quelli della Brabham hanno mandato fuori Piquet senza fargli il rabbocco dell'olio con il risultato che la pressione è calata e il motore si è rotto.

● Ha lamentato di avere poco «grip» HUNT sulla sua macchina qui sul circuito di Montecarlo, tanto che alla fine della giornata hanno montato un alettone diverso dopo averlo regolato per soddisfare le richieste del pilota.

● Durante la prima sessione di prove alla Brabham GHEDINI non ha preso i tempi del pilota perché il suo cronometro Heuer si è rotto. Hanno provato in tutti i modi di farlo andare anche con la classica «martellata», ma non c'è stato verso. Si è riusciti a ripararlo ma solo per le prove di domenica.

● Durante la sessione di prove di giovedì DALY ha girato poco perché si è rotta la centralina elettronica e non ne avevano una nuova all'Ensign, perché l'avevano dimenticata nel camion lontano dai box.

● A sognare davanti allo stand Ferrari per tutti i turni di prova c'era JACKY ICKX. La sua aria imbronciata lasciava intuire il corso dei pensieri polemici dell'ex pilota di Ferrari.

● Nella prima giornata di prove gli ORGANIZZATORI hanno chiuso il circuito venti minuti prima del previsto per permettere alle due Ligier di fermarsi fra di loro sul circuito monegasco. Non erano stati informati tutti i piloti, tant'è vero che alla curva che immette nel tunnel c'erano i blocchi, e hanno rischiato di non arrivare in tempo per le prove, Schekter, Jones e Hunt. Via telefono è poi arrivata una macchina per Jones mentre per gli altri due è stata data l'autorizzazione, via telefono, di raggiungere i box con una piccola moto, che tutti i piloti hanno noleggiato qui a Montecarlo per raggiungere i vari alberghi.

● Si è molto lamentato SCHEKTER del comportamento di Depailler alla fine della prima giornata di prove, dicendo che nella salita di St. Devote ha rischiato due volte di toccarsi con il francese perché questi procedeva a zig-zag e non capiva il perché.

## Il festival dei «perni»

● Ad iniziare il «festival» dei perni delle RUOTE che si rompono sulla Renault bi-turbo è stato ARNOUX, dopo avere rotto i pneumatici ancora una volta, e poi da Jabouille. Nella giornata di riposo di venerdì poche squadre hanno riposato. Meno che meno la Renault, che ha dovuto irrobustire i perni e c'è riuscita.

● Uscita di strada «dura» di REUTEMANN con la sua Lotus 79 durante le prove di giovedì alla «S» della chicanne. La macchina si è molto rovinata ma quelli che si sono salvati più di tutti è stato Rebaque, che ha ricevuto un colpo alla schiena che già gli doveva ricordare del volo fatto un anno fa a Jarama con la Ferrari. C'erano persino preoccupazioni per l'integrità fisica del pilota, che si era fatto visitare dal suo medico personale a Cap Ferrat, che poi gli ha permesso di correre nonostante la schiena spalata e gli altri due «perni» meccanici della Lotus lavoravano tutta la giornata di venerdì sono poi riusciti a mettere a posto anche la macchina danneggiata nell'incidente dell'argentino.

● Ha fatto sensazione il tempo di FITTIPALDI nelle prove di giovedì. Subito si è detto che il brasiliano aveva utilizzato gomme speciali che gli erano rimaste dalle prove di Zolder, mentre tutti gli altri team, in assenza di Pirelli, hanno usato le gomme di Goodyear. La domenica 09 che aveva dato la Goodyear. Il più arrabbiato di tutti è stato Tyrrell, che non digeriva Fittipaldi davanti a lui. Ora ha problemi di sponsor che gli chiedono conto delle prestazioni. E' andato da Ecclestone a reclamare, poi alla Goodyear, tutti gli hanno risposto che era impossibile perché Fittipaldi come gli altri aveva restituito le gomme dopo le prove di Zolder.

● Durante la prima sessione di prove TAMBAY non si è qualificato perché ha rotto il cambio della sua McLaren, mentre nell'ultima giornata ha avuto problemi di motore che non gli hanno permesso per la seconda volta consecutiva nella sua carriera di qualificarsi.

● JONES si è scusato con Williams dopo la sua rovinosa uscita alla curva dopo quella del Portier dove ha rotto il cambio. La macchina era già per precettare è stato fatto arrivare un nuovo telaio dall'Inghilterra. Jones ha detto che si è distratto per un attimo e non sa neppure lui perché. Williams ha dovuto molto lavorare assieme ai suoi meccanici e per le prove di sabato la macchina per Jones è stata pronta.

● Dopo essere uscito alla chianca con la sua macchina, Rebaque ha provato a rientrare subito perché aveva la ruota anteriore sinistra che, bloccata male, toccava la sospensione.

LE ULTIME PROVE

Il regalo  
a JABOUILLE

● GIALLO alla fine delle prove. Il tempo che avevano dato a JABOUILLE i cronometristi francesi non lo aveva preso nessuno. Jabouille, secondo gli ufficiali, era stato accreditato il 1'28"68, se il tempo non fosse stato vero sarebbe entrato in ultima fila De Angelis, che aveva un tempo di due centesimi superiore. La Shadow per Jabouille aveva 1'28"82, l'Arrows 1'28"85, e la Ligier 1'28"90, quindi sarebbe toccato a DE ANGELIS partire. Invece i cronometristi ufficiali hanno fatto vedere una banda dove il tempo di Jabouille c'era veramente, ma nessuno — al di fuori di loro — lo aveva preso, e così l'italiano non è potuto partire. Comunque la Renault non ci ha fatto una bella figura lo stesso: è partita con 2 macchine agli ultimi 2 posti.

● Ha toccato duramente in prova alla chicane SCHECKTER, tanto che è rientrato al box con il braccetto dello sterzo sinistro tutto piegato. I meccanici sono stati svelti a sostituirlo, poi hanno controllato che nella botta non avesse sofferto nessun'altra parte della macchina, cosa che non è avvenuta, tanto che Jody è ripartito ed ha fatto la «pole position».

● Con la «pole position» di Montecarlo, SCHECKTER ha avuto in premio una speciale coppa offerta da Barbara Peterson per ricordare il marito.

● Nelle PROVE non cronometrate di sabato mattina, un tubicino per lo sfato dell'acqua da cui è uscito vapore ha danneggiato un altro tubo che porta la benzina al motore sulla Ferrari di Villeneuve. Sembrava una riparazione da poco, invece ha fatto perdere un'ora di prove valide per lo schieramento a Gilles, perché si è dovuto sostituire tutto il serbatoio della benzina.

FERRARI CONTRATTI RINNOVATI

JODY per 1 anno  
GILLES per due

MARANELLO - Una comunicazione ufficiale diffusa dalla squadra Ferrari dice che — per tagliar corto ad ogni illazione — i due piloti attuali sono stati confermati fino alla fine del 1980. Ciò è stato fatto evidentemente anche per smentire certe voci che volevano addirittura il «ritorno» di Lauda...

Quel che però non è stato detto nel comunicato ufficiale è che se per SCHECKTER la conferma riguarda il 1980, per VILLENEUVE l'impegno è stato prolungato fino alla fine del 1981. E con impegno esclusivo, perché Ferrari ha compensato finanziariamente il desiderio (non convalidato) di Villeneuve di poter correre in qualche gara in Canada, con altre macchine. Villeneuve così sarà esclusivamente pilota Ferrari, e non potrà soddisfare i desideri dei suoi compatrioti, che avrebbero voluto vederlo qualche volta impegnato di nuovo sui loro circuiti cittadini. Le due riconferme tagliano corto perciò anche alle speranze di PATRESE di una convalida alla sua opzione (ed è la conferma indiretta, della ragione della famosa «sparata» d'accusa di FORGHIERI a Zolder contro il padovano).

Anche Arturo Merzario aveva il braccio ingessato: Bracatelli con la sua A. 2 non si è qualificato

SPONSOREIDE

La CANDY non ha  
l'esclusiva!

● Nonostante la sponsorizzazione record di oltre due miliardi che la CANDY ha versato alle casse della Tyrrell Racing Organisation, l'industria italiana non ha l'esclusiva sulle monoposto di Jarier e Pironi. Infatti Tyrrell ha ceduto solo il 60 per cento riservandosi di mettere scritte di altri sponsor sulle parti libere. Pare vi sia stata battaglia grossa anche per imporre i caratteri della scritta Candy che Tyrrell non gradiva sebbene fossero quelli che gli italiani hanno da anni nel loro marchio.

● Si chiama JASMINE la super-barca che la Parmalat ha preso in affitto per amici, clienti e giornalisti, ormeggiata nel porto di Montecarlo. La Jasmine, una stupenda barca di 38 metri, gareggiava in impenonza con le varie barche prese, sempre in affitto, da BMW e Gitanes. Il costo di una barca del genere è di due milioni e mezzo al giorno.

● Dopo l'affermazione di Lauda nella Pro-Car, un dirigente della PARMALAT ha detto all'austriaco: «Adesso ti facciamo mettere sul muso della monoposto, invece di Brabham Alfa, una bella faccia di Washington, perché ho capito che il impegno e vinci solo quando i dollari te li fanno vedere in contanti». Infatti Mosley, tesoriere della Pro-Car per conto di Ecclestone, usa pagare i premi in dollari contanti.

GIORNALI E TV

La «braccialite»  
nella F.I.S.A.

● E' durata un'ora la riunione IRPA-FISA alla fine della quale il presidente della FISA, Balestre ha dichiarato di voler prendere in mano l'organizzazione dei «passes» per tutti i GP e mettere fuori l'IRPA, l'associazione di giornalisti e fotografi creata tempo fa grazie all'interessamento del PR della Goodyear. Balestre ha fatto sapere che è previsto un bracciale FISA unico per la stampa, di cui dovranno entrare in possesso automaticamente quelli che sono già dentro l'IRPA. Inoltre Balestre vuole istituire una serie di bracciali da dare ai giornali, altri bracciali prioritari li darà ad un gruppo di giornalisti, e ha dato incarico agli AC delle varie nazioni di fargli avere un elenco dei giornalisti che vanno alle corse per fargli avere un altro bracciale. Certo, se oggi si lamentano per i 130 iscritti all'IRPA, con la «braccialite» che è venuta a Balestre si è calcolato, così alla buona, che non saranno meno di 400-500 i bracciali distribuiti, più dei meccanici e piloti che lavorano durante un GP.

● Un INCRUCIATORE della sesta flotta americana era presente nella rada di Montecarlo. Formato da 84 ufficiali e 840 marinai, l'equipaggio è venuto tutto in licenza premio a vedere il GP di Montecarlo, ma — incredibile — non come spettatori ma con tanto di biglietti stampa e fotografo che sono persino difficili da ottenere, qui, da chi effettivamente svolge questo lavoro. A caso abbiamo letto due nomi: il «pass» fotografo numero 219 era del sig. Silva, mentre il «pass» stampa 220 era del sig. Spott. A che ordine sono iscritti?

● Il collega argentino OSCAR DE ROSA ha aperto una nuova rubrica radiofonica con il suo paese per la radio «El Mundo», dove quotidianamente dà notizie in Argentina di quanto succede nel mondo delle corse qui in Europa. De Rosa, che è da otto anni che segue la F1 e la F2 in Europa (praticamente da quando è arrivato Reutemann) dopo aver seguito il GP di Montecarlo che ha fatto in diretta per la sua radio «El Mundo», è corso alla gara di Aurora per seguire un pilota argentino, Zunino che, dopo aver abbandonato la F2, ha acquistato una Arrows con cui farà tutte le gare che rimangono di F. Aurora, mentre a Silverstone Zunino correrà con una Mc Laren.

● ABC, la compagnia televisiva a cui collabora Stewart, ha acquistato, a partire dal 1980, i diritti esclusivi della trasmissione mondiale di Montecarlo, che distribuirà in tutto il mondo. Si calcola che quest'anno alle riprese televisive del GP abbiano assistito circa 650 milioni di persone, cinesi compresi.

PERCHÉ FORGHIERI CE L'HA NNO CON I PILOTI ITALIANI?

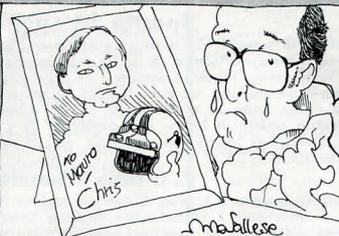
PERCHÉ NON SA L'ITALIANO



PER ONNI MOTIVI DI POPOLARITÀ



PERCHÉ UNA NUOVA AMON



PERCHÉ...



GOMME ETERNI DEI

LAUDA «privilegiato»  
solo in extremis

● SUMMIT al sabato mattina prima delle prove fra i gran capi della Goodyear, Teddy Mayer, Ecclestone e Lauda. Il motivo era l'assegnazione delle gomme speciali da tempo, ma Lauritzen è stato irremovibile, ha detto che le avrebbe date solo a Lotus, Ligier e al solo Lauda. Forse, se ne fossero rimaste, ne avrebbe dato un treno ad Alan Jones, cosa che non è poi avvenuta. In un primo momento anche Lauda era stato escluso dalla «Rosa», ma poi le pressioni dell'ex-campione del mondo e di Ecclestone hanno convinto Lauritzen ad inserirlo fra i privilegiati.

● Le gomme portate dalla MICHELIN qui a Montecarlo erano di mescole nuove, come la 197 e la 198, la 197B e la 199 solo da qualificazione, le cosiddette «Montemichelelin», che sono state usate al sabato, mentre Villeneuve per le prove di giovedì aveva usato le 174, nuove gomme ma che utilizzavano mescole vecchie di derivazione dalle 145 e 146.

● La MICHELIN ha portato a Montecarlo delle gomme da qualificazione di tipo nuovo, distinte dalle sigle 198. Sono state provate soltanto all'ultimo momento, ma secondo Villeneuve e Schekter esse non hanno dato molto vantaggio rispetto a quelle conosciute.

● La GOODYEAR aveva le gomme super-morbide della mescola 34 e 35 che ha dato a Lauda, le due Ligier e alla Lotus. A tutti gli altri ha dato delle gomme semisofistiche della mescola 33 e 18, mentre per la gara c'era da scegliere fra le mescole 33/18, 29/30 molto dure, 31/30 che sembrano le migliori. Per dipallora la Goodyear ha fatto poi due gomme anteriori di una mescola speciale, la 32, per la gara.

SPICCIOLI DI TECNICA

Il muso più lungo  
e il «volante serpente»

● La Mc Laren di WATSON aveva, qui a Montecarlo, il muso più lungo, gli ammortizzatori spostati più internamente, i bracci della sospensione anteriore diversi, con il superiore inclinato in avanti. In questo modo il passo doveva essere aumentato di 4/5 cm. La Mc Laren di Tambay era la vecchia con minigonne diverse.

● Sulla WILLIAMS bianca e verde con i colori della Saudia si è raggiunto il massimo dalla raffinatezza con il volante Personal di pelle verde come la macchina.

● La RENULT ha portato a Montecarlo una macchina che montava il doppio turbo, inoltre aveva un doppio caliper dei freni per ovviare agli inconvenienti ai freni che spesso si verificano su questo circuito.

notizie a cura di G. CEVENINI

# Per dispetto il veto al G.P. SVEZIA

STOCOLMA. Cerchiamo di ricostruire l'incredibile vicenda che in un certo senso ha trovato alleati una volta tanto, la FISA e la FOCA nel far saltare l'effettuazione del GP di Svezia. Un «no» ufficiale al GP è stato ribadito sabato a Montecarlo dalla FISA che ha negato ad esso la validità mondiale, anche dopo un preoccupato richiamo della FISA a BALESTRE.

## 400 milioni subito!

Venerdì 11 maggio. Mentre iniziano le prove ufficiali al GP del Belgio, gli organizzatori del GP di Svezia ricevono dalla FOCA una richiesta di garanzia affinché una parte dell'ingaggio pattuito, 2,2 milioni di corone svedesi (pari a oltre 400 milioni di lire) venga pagato tre giorni prima della gara.

## La FOCA per la «vacanza»

Domenica 13 maggio. Gli svedesi prendono tempo, e a Zolder fra le varie squadre si sparge la soddisfazione per il fatto che — probabilmente — ad Anderstorp non si va. Il circuito, quasi completamente isolato e privo di servizi, non piace a nessuno, ed un mese di sosta fra

# BALESTRE LASCIA?

# torna UGEUX?



## I CONTI IN TASCA A MONACO

# 5. miliardi di incassi

MONACO - Il Gran Premio di Monaco rimane sempre, se non il più grosso, certamente uno dei più redditizi affari del «circo» della formula 1. Senza contare la valuta estera che va ad ingrassare le casse del piccolo stato monegasco, abbiamo fatto un conto approssimativo di quanto rende il circuito a se stante.

I prezzi per la cartellonistica pubblicitaria qui vanno alle stelle, in quanto le televisioni si collegano in gran numero in diretta ed acquistano i diritti per trasmettere l'avvenimento in differita. Ben diciannove paesi si sono collegati in diretta mentre altri hanno trasmesso l'avvenimento in differita.

Si calcola che non meno di 650 milioni di persone hanno potuto assistere alla gara che si è svolta sul circuito-salotto di Montecarlo. Si calcola, visto l'alto costo della pubblicità per metro lineare e per metro quadro, che solo questa voce abbia portato nelle casse degli organizzatori più di due miliardi e cinquecento milioni.

A questa cifra va aggiunta la vendita dei biglietti, il cui costo medio era di 200 FF, equivalenti a quarantamila lire italiane, e se si pensa che sono stati stampati circa 60.000 biglietti il conto a presto fatto. La biglietteria ha fruttato dunque due miliardi e quattrocento milioni. Vanno poi aggiunti i proventi della biglietteria per il Gran Premio di Formula 3 corso il sabato, che avrà fruttato altri trecento milioni di lire, e il risultato con i diritti televisivi di circa centoventi milioni arriva a un incasso di cinque miliardi e venti milioni circa.

b. f.

Monaco e Francia ha il sapore di una vacanza inaspettata. Molte squadre si affrettano a disdire i passaggi con il traghetto e le prenotazioni alberghiere per creare il fatto compiuto. Ad Anderstorp, Sven Berggren, addetto stampa del circuito, afferma: «Esiste ancora la possibilità di fare la gara, se solo riuscissimo a trovare i soldi da qualche parte. Almeno potremmo riprendere le trattative con Ecclestone».

## Spunta lo sponsor

Mercoledì 16 maggio. C'è il primo contatto fra Anderstorp ed il possibile sponsor. A Tedde Jeanson, manager della Scandinavian Trading Company, una delle maggiori finanziarie svedesi, con un giro di affari in miliardi di corone, viene l'idea di sponsorizzare il GP. «Non ho mai sentito parlare di loro», è il commento di «Smokey» Aasberg, il leggendario animatore del circuito di Anderstorp.

## ... è una «Benzina»

Venerdì 18 maggio. L'accordo di sponsorizzazione fra la STC ed Anderstorp è ufficializzato. Il Gran Premio si chiamerà «Scandinavian Trading Grand Prix sponsorizzato dalla Bilisten (benzina) e dalla STC Fians».

## BALESTRE toglie l'iride e l'AC SVEZIA minaccia

Lunedì 21 maggio. La doccia fredda arriva da Parigi sotto forma di una laconica comunicazione telex della FISA: «Vi informiamo che la FISA ha ritirato la qualifica di prova mondiale al Gran Premio di Svezia del 16 giugno». Non si comprendono i motivi di questa decisione, tanto più che le trattative fra organizzatori e FOCA riguardavano solo il lato finanziario della cosa, e non erano mai state completamente interrotte. «Smokey» non ha peli sulla lingua, mette il dito sulla piaga e dichiara: «La FISA e la FOCA fanno semplicemente schifo. Per ragioni loro interne di prestigio, non esitano a rovinare il lavoro di 10 anni».

Nello stesso giorno, il presidente della Federazione Automobilistica Svedese, Bertil Lundberg, manda il seguente telex alla FISA, inviandone copia A TUTTO IL MONDO SPORTIVO:

«Abbiamo oggi ricevuto un telex della FISA, informatici di una decisione dichiarata dalla FISA di ritirare la qualifica di prova valevole per il campionato mondiale F. 1 al GP di Anderstorp del 14-16 giugno 1979. Ci riferiamo ai nostri vari telex e comunicazioni telefoniche con la FISA, sulle quali siete senza dubbio esaurientemente informati».

«Desideriamo di chiarire completamente che non abbiamo in nessun momento cancellato il Gran Premio. Di conseguenza, la dichiarata decisione di ritirare la qualifica come prova mondiale ad Anderstorp è stata presa

unicamente ed interamente come decisione FISA».

«Visto che le vostre azioni possono condurre a delle difficoltà per l'Anderstorp Racing Club, la Federazione Svedese dello Sport Automobilistico renderà economicamente e legalmente responsabile la FISA e i suoi membri individuali di qualunque implicazione finanziaria che possa comportare questa decisione FISA».

«Vogliate indicarci, per ritorno telex, per favore, SE QUESTA DECISIONE SIA STATA PRESA IN MODO CORRETTO e se voi siete stati parte di questa decisione. Se non è stata una decisione presa nel modo corretto da parte del comitato esecutivo della FISA, vi preghiamo di intraprendere immediatamente dei passi per revocare questa decisione».

Il significato di questo telex è duplice. Innanzi tutto, è importante che l'AC svedese abbia sentito la necessità di portare a conoscenza di tutti gli interessati a questo sport quello che aveva intenzione di dire alla FISA, ivi compreso un chiarissimo accenno ad eventuali azioni legali.

In secondo luogo, sono importanti le perplessità sull'operato globale della FISA espresse in questo telex, perplessità che non vengono stavolta dalla stampa o da gruppi interessati bensì da un organo nazionale, membro della FIA. Evidentemente, certe manovre di Balestre, o certe sue iniziative personali mascherate — male — come iniziative di tutta la Federazione (vedi le votazioni a Londra col dubbio del numero minimo legale), hanno messo in allarme un po' tutti, e sarebbe ora che un membro della FIA (come la Federazione Svedese) spingesse perché i nodi venissero finalmente al pettine.

## Si ritira l'Eurovisione

Martedì 22 maggio. «Smokey» Aasberg non si arrende. Noleggia un aereo e vola a Parigi assieme al segretario generale del CONI svedese, Metslov; si incontra con tutti, pare anche con Balestre, ma torna senza una spiegazione plausibile. In Svezia, i giornali escono a titoli cubitali («Una vergogna per lo sport del motore») ma ormai c'è la diffusa sensazione che sia tardi, ed i giochi siano fatti. Fra l'altro, l'ente televisivo europeo ha fatto sapere che, non potendo più tenere in sospeso le sue prenotazioni, non garantirà più la copertura TV della gara.

## NO definitivo FISA

Mercoledì 23 maggio. Sul fatto che trovati i soldi la FISA non sia intervenuta, gli sponsor F. 1 dicono: «E' possibile che Balestre abbia preferito far cadere Anderstorp piuttosto che dare ad Ecclestone la possibilità di intervenire all'ultimo minuto».

## ...e SERENA ora prende le distanze dal «collega» francese (al punto che dice di essersi inteso con ECCLESTONE per il G.P. ITALIA)

MONACO - La programmata riunione di tutti i piloti di formula uno di cui si parlava da diverso tempo, non ha avuto luogo in quanto non tutti i piloti vi hanno partecipato. Infatti solo una parte di essi, e cioè i francesi più Regazzoni, si sono incontrati per poi presentare una mozione secondo la quale sarebbe auspicabile costituire di nuovo l'associazione dei Piloti da Gran Premio per il futuro. Anche in questa occasione Francois Mazet si era dato da fare per conto dei sette piloti transalpini, ma sarà necessario che siano tutti d'accordo e si riuniscano tutti effettivamente. Ci sono molti piloti che desidererebbero lasciare le cose come stanno e avere una rappresentanza in seno alla FOCA. La decisione finale verrà presa molto più in là. Anche a livello FISA e FOCA-CSAI più che di riunioni ci sono stati dei contatti. Infatti Bernie Ecclestone si è incontrato con Balestre in più di una occasione ed hanno discusso come avvicinare i poli che li separano. L'incontro tra Bernie Ecclestone e Fabrizio Serena si è svolto in due riprese. La prima è avvenuta sulla barca di Ecclestone la seconda in macchina mentre si recavano ambedue in albergo. Era il dr. Serena che per evitare forse orecchie indiscrete offriva ad Ecclestone di condurlo in albergo con la propria macchina. Interpellato in merito, il presidente della CSAI riferiva:

«Mi sono incontrato con Ecclestone ed abbiamo avuto amichevoli e distesi colloqui sia sulla questione del Gran Premio d'Italia che sui problemi che affliggono il mondo della formula uno. Per quanto concerne la situazione italiana non ci dovrebbero essere ostacoli, anche perché Ecclestone è stato molto comprensivo, ma mi ha anche detto di attendere per la decisione definitiva. La situazione internazionale invece è stata oggetto di un esame abbastanza ampio e posso dire che attualmente si sia giunti ad una svolta decisiva. Un grosso risultato è dato dal fatto che la FOCA abbia accettato di intervenire ai lavori di Madrid. Dopo reiterati inviti finalmente potremo vedere quali saranno le loro richieste e essendo tutti presenti potremo anche discuterne colmando vuoti e incomprensioni con risposte valide. Per quanto mi concerne personalmente in qualità di rappresentante del potere sportivo italiano, sono dell'avviso che il presidente della FISA non può assolutamente pretendere di presiedere anche la commissione permanente per la formula uno. Sono altresì fautore del fatto che la stessa commissione non debba avere potere esecutivo, ma solo studiare i problemi e poi sottoporli all'esecutivo».

Da altra fonte, ma sicura, si è appreso che durante una cena Balestre abbia palesato, per la prima volta dal suo mandato la possibilità di abbandonare. (E questo spiega forse la nuova più cauta posizione di Serena). Con precisione le scene si è svolta nel modo seguente: il direttore del circuito di Dijon annunciava a Balestre che lui, per contratto, avrebbe fatto correre la gara PROCAR come previsto prima del Gran Premio di Francia anche perché non poteva fare altrimenti. Allora Balestre incolerito esclamava: «Adesso è ora che me ne vada dalla FISA. E pensare che Ecclestone, ieri sera quando abbiamo cenato insieme, non mi ha detto nulla di tutto ciò». Poi, rivolgendosi all'ex presidente della CSI, diceva: «Vedi, c'è una grossa incomprensione tra me ed Ecclestone, come vuoi che faccia?». A sua volta Ugeux faceva presente a Balestre che con Ecclestone non bisogna sempre usare il bastone, ma a volte è importante anche la carota o addirittura lo zucchero. «Quando ero presidente della CSI mi ero preffisso una linea di condotta e dei punti da risolvere e fino allo scadere del mio mandato ci sono riuscito ad eccezione dei diritti televisivi che ora sono ancora in ballo. Ho avuto le mie difficoltà, ma alla fine il mio intento ha avuto successo».

Lo stesso Ugeux lo incontravamo ai box di Montecarlo ed interpellato su un suo futuro ritorno attivo in seno alla FISA ci dichiarava che ha ricevuto pressioni da più parti, ma non lo ritiene possibile in quanto ha molto da fare nel suo paese. Sulla situazione attuale si è dimostrato alquanto scettico sul fatto che la vertenza tra FISA e FOCA possa essere risolta, ma spera che un accordo venga raggiunto per non veder compromesso il futuro dello sport automobilistico.

b. f.



## AMEDEO GORDINI È MORTO A PARIGI

← Amedeo Gordini nel dicembre '76, premiato da Autosport come «Ferrari da esportazione» alla Festa dei Caschi d'Oro

# ADDIO al mago di BAZZANO

PARIGI - Venerdì 25 maggio, in una clinica di Parigi dove era da qualche tempo ricoverato, è morto Amedeo Gordini, pilota e costruttore da tempo naturalizzato francese, uno dei personaggi più importanti dell'automobilismo sportivo europeo.

Amedeo (anzi, Amédée) Gordini era nato a Bazzano, a pochi chilometri da Bologna, il 23 giugno 1899. Era forse il più noto dei tanti «emigranti da corsa» che dal nostro paese sono andati a crearsi la loro fama e la loro fortuna all'estero.

Ancora ragazzo, lavora alla Isotta Fraschini poi alla Hispano-Suiza, dove in pratica si appassiona di meccanica tanto da decidere di farne il suo lavoro. A vent'anni si trasferisce a Parigi, dove trova lavoro come meccanico ed inizia l'attività di pilota, con vetture Fiat. La nascita della Simca, che costruisce su licenza Fiat, gli offre lo spunto per mettere in piedi una propria squadra corse.

Dopo la seconda guerra mondiale, Gordini — ormai naturalizzato francese — riprende sia l'attività di pilota che quella di preparatore. Ben presto però è completamente assorbito dall'attività di costruttore. Nascono le F. 2 e le F. 1 Simca-Gordini con cui si mettono in luce piloti come Trintignant, Behra, Simon, Manzoni.

Dopo la rottura dei rapporti con la Simca, nel 1956, Gordini si allea alla Renault che gli affida la preparazione e la costruzione dei motori da corsa per le sue vetture. Uno degli ultimi motori che porta il nome di Gordini sui coperchi delle testate è il prestigioso V6 due litri campione di Formula 2 con Jabouille ed Arnoux, da cui è derivato il 1500 Turbo F. 1.

# Organizzazione e TV a Montecarlo: lode e lode

MONACO - La organizzazione del Gran Premio di Montecarlo ha avuto modo di dimostrare la sua straordinaria efficienza, nettamente superiore a tutti. Oltre al dispositivo fisso, che è stato davvero imponente e che ha funzionato in maniera impeccabile, la cosa che ha lasciato sbalorditi è stata la rapidità di decisione e di attuazione di misure che non erano previste né prevedibili.

Oltre a cose che non sono state evidenti, un particolare ha fatto capire a tutti l'agilità della organizzazione, e la prontezza nel prendere decisioni. Quando la BMW M. 1 di Struck è uscita di strada durante la gara Pro-Car, essa ha demolito una lunga sezione di barriere

metalliche, all'ingresso della zona della piscina, e la sostituzione delle parti danneggiate è stata rapidissima.

Quel che è stato impressionante è che subito dopo, e prima ancora che fosse terminata la corsa della Formula 3, era già stata decisa la costruzione di una nuova sezione di barriere di sicurezza, ed appena le F. 3 si sono fermate operai erano già al lavoro a scavare le buche per fissarvi i paletti di sostegno di una nuova linea di guard-rails, più arretrata della precedente, linea che era in funzione due ore dopo.

Altro particolare: dopo il passaggio delle Pro-Car, una parte dell'asfalto si era deteriorata, e nel poco tempo a di-

sposizione è stata letteralmente rifatta. Cosicché le F. 3 hanno potuto correre in condizioni perfette.

Infine, da notare che all'uscita dai box c'era un circuito chiuso TV che misurava all'istante l'altezza degli attoniti quando le macchine vi passavano davanti, e segnalava subito le irregolarità se per caso ci fossero state.

In tema di efficienza, merita tornare sulle riprese televisive. Esse sono state effettuate dalle società di produzione francese (e sono state certo le più belle dall'inizio della stagione) ma acquistati dalla ABC americana, non si è badato a spese. Ben 17 telecamere fisse e una telecamera mobile hanno dato la possibilità

di seguire la gara in ogni sua parte di svolgimento. L'esperienza del regista svizzero (ingaggiato dalla ABC) Franco Thaler è stata coadiuvata dal direttore della società francese di produzioni televisive Henri Carrier.

«Lo sforzo sostenuto — diceva il responsabile dei servizi Francois Lemoine — è immenso. Per trasmettere da Montecarlo abbiamo mobilitato ben sei pullman con apparecchiature dell'ultima ora in materia di tecnica televisiva, ben cento tecnici si sono dovuti impegnare al massimo affinché tutto fosse perfetto. Speriamo di non aver deluso quanti hanno assistito, da casa, a questo Gran Premio del cinquantenario».

# GP MONACO F.3

26 maggio 1979

Gara internazionale di velocità in circuito per monoposto di F.3

● Circuito: di Montecarlo di metri 3312

- Distanza: 24 giri
- Condizioni atmosferiche: buone, se sia in prova che in gara
- Ora di partenza: 16,45

## Così (in 20) al via

|  |   |
|--|---|
| Oscar Pedersoli<br>(March 783 Toyota)<br>1'38''67                      | Alain Prost<br>(Martini)<br>MK 27 Renault<br>1'36''55     |
| Michele Alboreto<br>(March 793 Toyota) (Ralt RT 1 Alfa R.)<br>1'36''98 | Luciano Pavesi<br>(Ralt RT1 Alfa R.)<br>1'36''97          |
| Piercarlo Ghinzani<br>(March 793 Alfa R.)<br>1'37''08                  | Michael Bleekemolen<br>(Ralt RT1 Toyota)<br>1'37''04      |
| Richard Dalless<br>(Martini)<br>MK 27 Toyota<br>1'37''31               | Guido Pardini<br>(Emiliani)<br>Dallara Toyota<br>1'37''17 |
| Chico Serra<br>(March 793 Toyota)<br>1'37''53                          | Piero Necchi<br>(March 793 Toyota)<br>1'37''41            |
| Arie Luendijk<br>(Argo Toyota)<br>1'37''78                             | Jean Luis Schlesser<br>(March 783 Toyota)<br>1'37''58     |
| Andrea De Cesaris<br>(March 793 Toyota)<br>1'37''97                    | Stefan Johansson<br>(March 783 Toyota)<br>1'37''93        |
| Riccardo Paletti<br>(March 793 Toyota)<br>1'38''05                     | Michael Kortzen<br>(March 793 Toyota)<br>1'38''02         |
| F. Cazzaniga<br>(March 783 Toyota)<br>1'38''08                         | Mauro Baldi<br>(Ralt RT1 Toyota)<br>1'38''07              |
| Nigel Mansell<br>(March 783 Dolomite)<br>1'38''13                      | Roberto Campominosi<br>(Ralt RT1 Alfa R.)<br>1'38''12     |

## Così (in 12) al traguardo

1. Alain Prost (Martini-Renault) 39'08''32 media 121,856 Km/h; 2. Pedersoli (March-Toyota) 39'13''53; 3. Serra (March-Toyota) 39'20''70; 4. Necchi (March-Toyota) 39'21''13; 5. Pardini (Emiliani Dallara-Toyota) 39'38''15; 6. Pavesi (Ralt-Alfa Romeo) 39'39''90; 7. Schlesser (March-Toyota) 39'40''44; 8. Ghinzani (March-Alfa Romeo) 39'40''67; 9. Bleekemolen (March-Toyota) 39'41''26; 10. Cazzaniga (March-Toyota) 39'50''99; 11. Manselli (March-Triumph) 39'51''17; 12. Campominosi (Ralt-Alfa Romeo) 40'00''20.

# IL PILOTA UFFICIALE MARTINI-RENAULT-ELF SI CONFERMA QUALIFICATO LEADER DELL'EUROPEO

# PROSTratevi al n. 1

**MONACO** - Prost senza problemi. Poteva essere nelle previsioni una vittoria del piccolo pilota francese ma certamente non così netta e «tranquilla». I 24 giri del Gran Premio di Monaco F. 3 hanno assunto il carattere di una passeggiata per il conduttore dell'ottima Martini Renault (lo ha assecondato in pieno) che dal canto suo non ha commesso il minimo errore ed è stato anche molto veloce oltre che regolare se si considera che verso i due terzi di gara, quando Pedersoli ha accennato un timido attacco, Prost ha risposto subito

abbassando ripetutamente il record della pista che poco prima proprio Pedersoli aveva strappato a Giacomelli (1976). Onore al merito per questo bravo francese che vincerà a mani basse il Campionato Europeo e che probabilmente l'anno prossimo ritroveremo in formula 1.

Ma onore anche per Oscar Pedersoli che da troppo tempo attendeva la sua giornata. Il pilota bresciano veniva da un lungo periodo di risultati deludenti e con questo grande secondo posto ritrova pro-

tabilmente il morale giusto per affrontare il resto della stagione. Pedersoli ha avuto il grande merito di non cercare Prost a tutti i costi e i sette secondi che lo dividono da Serra (3°) dicono chiaramente che dopo il francese è stato una spagna superiore a tutti. Serra ha avuto un «magic moment» nella fase centrale della gara. La sua bella rimonta che lo ha portato dalla quinta fila sulla griglia al terzo posto finale è stata entusiasmante ma anche facilitata dal «tappo» di Pavesi (che ha difeso con i denti la sua posizione pur con lo scario



Il via della gara di F. 3 a Monaco, con la azzurra Martini di Prost che ha già preso il largo davanti a Pedersoli e Pavesi. A sinistra si vede Ghinzani, mentre Alboreto senza la 1. partirà molto lento (ATTUALFOTO). Start of the F. 3 race at Monaco with Prost's blue Martini already in the distance, followed by Pedersoli and Pavesi. On the left Ghinzani can be seen, while Alboreto, without first gear, will start very slowly

## Dalla gioia (di FORGHIERI) alle delusioni

CONTINUAZIONE DA PAG. 47

Hai avuto problemi con le gomme?  
«Piccole cose di nessuna importanza, mi sono preso più paura quando ho visto Regazzoni dietro di me. Non lo aspettavo, e in quel momento non potevo più accelerare perché le gomme non me lo permettevano e ho pensato di non farcela ma alla fine tutto è andato bene...». In realtà dal 52. giro le Michelin sono andate in brodo. Se ne sono accorti tutti. Bastava vedere Schecter... che però ha voluto evitare polemiche. Per la cronaca le Ferrari avevano montate gomme tenere a sinistra dure a destra.

Quarantatquattro centesimi di secondo dividono Jody da un sorprendente Regazzoni, che riceve i baci e gli abbracci da un Frank Williams alle stelle per la contentezza di un secondo posto datogli da un pilota partito in quindicesima posizione. Clay si scarica: «Una macchina stupenda, mai nessun problema di gomme o di altro mi ha infastidito, altrimenti non avrei potuto fare la rimonta che ho fatto».

La macchina è andata bene dunque?  
«Sì ma fino a venti giri dal termine, quando si è bloccata la seconda...». Saresti riuscito a prendere Schecter?  
«Certamente se avesse avuto la seconda sarei riuscito a prenderlo e forse anche a passarlo perché credo che la Ferrari che aveva rallentato avesse problemi di gomme...».

Ling. Forghieri ha seguito gli ultimi giri di Schecter piegato in due sul guardrail per guardare là, verso la curva, per vedere chi spuntava. Alla fine è esploso in un urlo di gioia quando la sua macchina è transitata sul traguardo.

Così ha poi commentato la corsa: «Una corsa al cardiopalma, condotta

da Jody senza forzare eccessivamente e inutilmente, tanto chi è davanti in un circuito come questo è talmente difficile passarlo che si può fare quello che si vuole. Jody ha corso con testa, mentre Gilles è stato sfortunato al massimo, la corsa costantemente di testa di Schecter si commenta da sola».

Villeneuve è giunto ai box spinto dai meccanici che lo erano andati a prendere laggiù in fondo ai box. Dice, appena si è tolto il casco: «Macchina bene, nessun problema di gomme od altro. Solamente credo si sia rotto il cambio o la trasmissione, forse il differenziale non so. Ero alle spalle di Jody secondo e non lo attaccavo, anche perché non avevamo nessuno che ci impensierisse veramente, Jones ci è stato alle costole. Per un po', poi quando abbiamo accelerato lo abbiamo distaccato di nuovo. Una giornata nera per me, ma spero di rifarmi presto...».

Uno sconsolato Andretti segue a colori dai box la gara dei compagni. La sua è terminata al ventesimo giro: «Improvvisamente ho sentito la macchina mancarci nel posteriore. Sono rientrato ai box e ho visto che si è rotto il braccetto della sospensione posteriore che fa da bilanciere delle molle, un pezzo in titanio che non riusciamo a capire perché si sia rotto, io non ho toccato niente, neppure un cordolo».

Hai visto l'incidente fra Pironi e Lauda? «Ho intravisto qualcosa da dietro ma non posso pronunciarmi...».

La corsa di Patrese è durata solo due giri: sentiamo da Riccardo che cosa gli è capitato: «Si è rotto il mozzo anteriore destro, senza che io toccassi da nessuna parte, oggi sarebbe bastato girare e si andava a punti. Pensa che ho fatto una partenza credo molto bella e al primo giro sono passato che ero dodicesimo, ma questa buona partenza non ho potuta sfruttarla perché dopo due giri ero out. Quando penso che ero due posizioni davanti a Regazzoni, e guarda dove è Clay adesso...».

Che cosa vuoi dire che eri in testa davanti a Schecter?  
«No, per l'amor di Dio, ma certamente sarei in zona punti...».

## Gli italiani «DOPO»...

PEDERSOLI: « Sono contento ma dopo il decimo giro è iniziato un sovrasterzo che mi ha impedito di andare come volevo. Ero sempre in sbandata ».

PALETTI: « De Cesaris deve essere pazzo. Ero partito bene e mi è piombato alle spalle facendomi letteralmente volare sulla vettura di Johansson. Che dire... ».

BALDI: « Non so bene cosa sia successo. Una macchina rossa si è girata alla variante dopo il via e io non ho potuto fare a meno di toccarla, rompendo il radiatore ».

ALBORETO: « Che vuoi, senza prima già dal giro di ricognizione non potevo fare sempre le curve in seconda con sbandata. Ecco spiegato il testa-coda. Poi nel caos alla prima curva ho dovuto passare tutto sui cordoli e ho schiodato la stecca dove si era rotta ieri ».

CAMPOMINOSI: « Con il cambio rotto non potevo fare di più. Ho tirato a finire. Comunque va bene così... ».

GHINZANI: « Mi hanno tamponato subito piegandomi lo scarico. Vevedo 500 giri in meno. Comunque è la solita corsa del c... ».

PARDINI: « Avevo la marcia sbagliata sulla salita e ho cercato di tenere la posizione chiudendo un poco Necchi. Ma ero più lento e Serra ne ha approfittato passandoci all'esterno tutti e due ».

NECCHI: « Come allenamento è andato bene. Ho avuto problemi con le gomme. Molto sovrasterzo e anche sul dritto non andava bene. Ora non so cosa farò. Probabilmente il G.P. Lotteria poi non si sa. Non ho un programma preciso ».

rotto) e dalla cambiata sbagliata di Pardini che gli ha permesso lo scavalco di Necchi e dello stesso Pardini che altrimenti sarebbe stato molto più problematico.

Necchi rientrava dopo un lungo periodo di assenza e ha mostrato intatte le sue qualità. Una classifica di merito dovrebbe vederlo un posto più in su. Pardini era stato molto veloce già lo scorso anno a Monaco. La toccata nel primo turno di prove ha probabilmente impedito al toscano di raccogliere

più di quel 5° posto che è comunque di gran prestigio. Colui che infine avrebbe dovuto essere il maggior avversario per Prost, Ghinzani, non ha avuto molta fortuna a Monaco. Rallentato in prova da problemi di gomme ha concesso al suo avversario francese tre file sullo schieramento e le sue residue speranze sono state mortificate da un tamponamento, alla prima variante, che gli ha piegato lo scarico. Un fine settimana da dimenticare per Piercarlo.

Vittorio Gargiulo

## Dal caos a St. DEVOTE alla rimonta di SERRA

MONACO - Venti macchine in pista per una corsa (24 giri) che si annuncia eccitante. In prima fila favorito d'obbligo, Alain Prost affiancato da Oscar Pedersoli che cerca un risultato di prestigio dopo un lungo periodo di delusioni. Dietro sono Pavesi e Alboroto seguiti in terza fila da Bleekemolen e Ghinzani cui spetta un compito assai arduo. Partenza e subito caos alla variante St. Devote. Nel centro del gruppo si gira Kortzen e il povero Baldi non può evitarlo sfasciando muso e radiatore contro il tedesco. Paoletti, che era partito benissimo viene toccato da De Cesaris e vola addosso alle

CONTINUA A PAGINA 56



Una fase della lotta tra Clay Regazzoni e Niki Lauda con le BMW M1 Pro Car alla «piscina»: sarà l'austriaco a prevalere solo all'ultimo giro A stage of the battle between Regazzoni and Lauda with the Pro Car BMW M1s at the «Swimmingpool»: at the last lap the Austrian will prevail



Italiani ancora protagonisti nella corsa europea con le R5: Calamai precede Conti e Del Fante, che saranno con lui sul podio tutto tricolore a fine gara The Italians were again heroes of the European R5 race; Calamai leading Conti and Del Fante who will be on the all-Italian rostrum with him

## PROCAR NIKI si consola (e ringrazia Clay)

MONACO - L'esito delle prove di qualificazioni della prima giornata di prove del GP di Monaco di F. 1 mette le M1 dell'officina di Monaco della BMW a disposizione di Regazzoni, Jarier, Depailler, Fittipaldi e Lauda. Per tutti gli altri invece due turni di prove con Stuck che affiora con Hezemans e Giacomelli. Cheever con la seconda macchina della BMW Italia quella che De Angelis ha portato al successo in Belgio è in difficoltà perché non conosce né la macchina né il circuito. Lo schieramento di partenza con Lauda e Regazzoni in prima fila va venire i brividi a qualcuno che pensa al 1974 e ad un altro schieramento con l'austriaco e il ticinese davanti a tutti. Naturalmente il percorso saltatiero del Principato non è l'ideale per le grosse GT tedesche che con i loro 1000 e passa chili di peso si distringono a fatica nei tornanti. Comunque anche se praticamente metà del percorso i piloti la fanno in prima e seconda e anche la quinta non la met-

tono mai lo spettacolo riesce egualmente.

Infatti Regazzoni al via prende il comando e Lauda gli si incolla alle ruote: dietro Giacomelli a cui si è rotto il manico dell'acqua è subito vittima di un testa coda e si ritirerà poco dopo. Fra i 18 in corsa un testa coda lo fa anche Stuck che riparte con la foga di un pilota di F. 3 mentre i primi due riescono a prendere un leggero vantaggio. Dietro si forma un treno con Jarier, Depailler, Fittipaldi, Hezemans e Surer; Cheever è già distaccato.

Al quarto giro si ferma Lafosse e anche Quester comincia a fumare.

Stuck intanto riprende posizioni su posizioni. La sua guida è da alto spettacolo. Lauda continua a controllare Regazzoni che mantiene il comando. Retrocede per problemi al motore Jarier mentre Fittipaldi controlla bene Depailler, Hezemans e Surer. Al decimo giro



CONTINUA A PAGINA 56

## R. 5

## Calamai doppio (e tris italiano)

MONACO - Meglio di così! Primo Calamai, secondo Conti, terzo Del Fante, quinto Sigala con il solo svizzero Dietrich inserito al quarto posto. « Ci tenevo in una maniera pazza a vincere a Montecarlo. Nella prima manche ho potuto fare una corsa all'attacco, come piace a me. In questa seconda ho tenuto molto per la pioggia ma le cose sono andate al meglio ». E' Luigi Calamai che parla così al termine di una corsa che ha dominato alla grande senza un tentennamento. Bravissimi comunque sono stati tutti gli italiani a partire da Conti, in cattivo al punto giusto da un testa-coda nella prima manche e autore di un recupero sbalorditivo. E poi Del Fante magnifico terzo e pure Sigala, rallentato da varie vicissitudini, come leggerete in cronaca. Non dimentichiamo Xella. Fermato da un guao elettrico nella prima manche ha rimontato entusiasmato nella seconda. Una domenica eccezionale per i colori italiani che hanno sbaragliato il campo. Per tutti gli altri la rivincita è prevista in Germania per il Gran Premio a Hohenheim.

MONACO - In prima fila Calamai (autore del miglior tempo in prova) con il tedesco Steiner. In seconda lo svizzero Fuhrer con Roby Sigala. Seguiti da un altro svizzero (Madorin) e dal belga Stam. Anche Del Fante, Xella e Conti sono ben piazzati a testimonianza di una qualità di squadra che gli altri invidiano ai nostri.

Parla a razzo Calamai che farà una prima manche magnifica, tutta d'attacco, senza un errore e sempre incalzato dal cicaceo Steiner. Dietro questi due che si staccano sensibilmente una bella lotta vede protagonisti Sigala, Madorin, Fuhrer e Del Fante mentre più indietro rimane fortissimo Conti che un testa-coda all'inizio ha arretrato. Al quarto giro Xella ai box a causa dell'allenamento dello staccabatteria. Colpo di scena al decimo dei dodici giri. A Sigala esce la marcia all'uscita della variante St. Devote e perde tre posizioni a favore di Fuhrer, il magnifico Conti e Madorin. A un giro

CONTINUA A PAGINA 56

cronaca F. 3

CONTINUAZIONE DA PAGINA 55

svedese Johansson. Ghinzani dal canto suo viene tamponato con violenza e il suo scarico piegato di 45 gradi non gli permetterà di sfruttare in pieno la potenza del propulsore. Davanti Prost è scattato bene seguito da Pedersoli, Pavesi, Pardini, Bleekemoel, Necchi, Alboreto e Serra. In questo ordine i piloti transitano per i primi giri sino a quando Serra inizia una spettacolare rimonta attaccando e superando Alboreto che viaggia con la scocca schiodata presso l'attacco dell'ammortizzatore anteriore destro, dove era appena stata riparata, a causa di una forte «scordolata» nel caos della prima variante.

Al 5. passaggio Necchi riesce a superare Bleekemoel mentre poco dopo Pavesi inizia un'opera di rallentamento (ha lo scarico rotto) favorendo il raggrupparsi delle vetture dietro di lui. Davanti Prost non ha assolutamente problemi mentre anche Pedersoli fa una gara relativamente tranquilla essendo abbastanza avanti gli inseguitori. All'ottavo giro Alboreto (che oltretutto è senza prima) è autore di un testacoda alla curva Portier, perdendo molte posizioni... Al nono passaggio, dietro Prost, Pedersoli e Pavesi avviene una piccola rivoluzione. Sulla salita verso il Casinò Pardini ha la marcia sbagliata e rallenta, Necchi che gli è alle costole. Ne approfitta Serra che li passa entrambi all'esterno! Serra è scattato e passa poco dopo all'attacco di Pavesi mentre dietro questo gruppo De Cesaris supera Schlessler a sua volta inseguito da Ghinzani. Poco dopo però De Cesaris è ai box per una perdita d'olio, che finendo sulle gomme posteriori, comprometteva la tenuta di strada.

Al dodicesimo passaggio Bleekemoel toglie il disturbo dal gruppo «di Pavesi» con un testacoda alla «piscina» e precipita nelle posizioni basse. Nella seconda tornata sia Serra che Necchi hanno finalmente la meglio su Pavesi che è sempre più in crisi con lo scarico. Prost nel frattempo risponde a suon di record a un timido tentativo di Pedersoli di farsi sotto mentre alle spalle dei primi due (solitari) si formano due coppie. Serra e Necchi in lotta stretta Necchi ricadrà anche per qualche metro a passare il brasiliano e poi Pavesi e Pardini che avrà la meglio a due giri dal termine.

Finisce quindi come nelle aspettative con il trionfo tutto francese di Prost e della Martini Renault; Pedersoli ottimo secondo non sta più nella pelle mentre 3. è l'ottimo Serra con in scia Necchi. Dietro Pardini, Pavesi, Schlessler, Ghinzani, Bleekemoel e Cazzaniga autore di una corsa volitiva pur con il volante semistaccato dall'asta.

**Prove durissime F.3 undici italiani su venti al via**

MONACO - Con oltre cinquanta vetture a disputarsi i 20 posti al via le prove del Gran Premio di Monaco di Formula 3 hanno assunto il carattere la tensione e lo spirito di una vera e propria gara. Le macchine vengono divise in due serie e hanno a disposizione due turni per un totale di una e mezza ore di prove. La serie A vede in pista i due favoriti della vigilia, Alain Prost e Piercarlo Ghinzani. L'italiano pare più a proprio agio nella sessione iniziale di giovedì stabilendo il miglior tempo in 1'27"41. Tutto ok per Piercarlo mentre Prost (1'37"61) ci dice: «nessun problema particolare ho voluto subito fare un buon tempo e poi cercare le migliori regolazioni per la sessione di domani mattina». Ottimo anche il francese Schlessler (1'38"39). «La macchina è nuova, ho fatto qualche giro a Monza e poi sono venuto qui. Devo migliorare la tenuta dietro che è un po' ballerino».

La serie B vede poco dopo stare De Cesaris (1'38"12) che è veramente soddisfatto del comportamento della sua March. Da notare che molte vetture si sono adeguate alla moda corrente sfoggiando pance e bandelle di tutti i tipi, proprio su di una di esse si è verificata la rottura della testata delle curve, questi accorgimenti non ci pare possano dare validi vantaggi. Alboreto è contento del suo tempo (1'38"19) per i pochi giri compiuti su questa pista mentre Pardini pone in terza posizione la sua Dal-

lara (1'38"26) prima di «picchiare» alla curva del Tabaccaio. Per la gioia dei fotografi Bleekemoel mostra di non aver perso l'abitudine ad una guida scomposta e spettacolare che però lo pone dietro anche a Pavesi (rapporti sbagliati) Kortzen e Pedersoli che proprio nel giro «buono» ha dovuto rallentare per un concorrente più lento.

La seconda sessione (venerdì mattina prestissimo, come d'abitudine) e quella decisiva. Prost è un fulmine e con l'1'36"65 conquista la pole position ai danni di Ghinzani che è nei guai con le gomme (1'37"08). Necchi migliora sensibilmente (1'37"41) mentre dietro di lui compare il brasiliano Serra, che migliora di 2 secondi rispetto a giovedì. Anche Paletti entra nei primi dieci qualificati per la corsa migliorando di ben 3 secondi e mezzo mentre Baldi con questa sola sessione riesce a qualificarsi al nono posto davanti a Campominosi che è abbastanza soddisfatto di avercela fatta. Non riescono invece a qualificarsi Messini e Cipriani e neppure Brett Riley.

La serie B, anche per il fatto di provare con un sole più caldo è complessivamente più veloce. Pedersoli riesce a fare quanto era nelle sue intenzioni sin da giovedì (1'36"67) che gli permette di affiancare Prost in prima fila. Pavesi, messi a posto i rapporti, spicca un ottimo 1'36"97 davanti all'1'36"98 di Alboreto che avrebbe potuto forse fare meglio se non fosse stato fermato da un incidente al termine della salita del Casinò. Rallentato da un pilota più lento è stato tamponato violentemente da De Cesaris con il quale stava compiendo una serie di giri molto veloci. Per entrambe le vetture danni scenderevoli. Pardini con la vettura riparata scende a 1'37"17: riesce a qualificarsi bene anche Cazzaniga (1'38"08) abbassando di 1 secondo e mezzo il suo tempo di giovedì. Salgono così a 11 gli italiani qualificati per la corsa contro 3 francesi, 2 olandesi, 1 svedese, 1 inglese, 1 brasiliano e tedesco. Pur migliorando restano lontani dalla qualificazione sia Ruggeri che Ciccozzi.

**◆ LAUDA 1. BMW**

CONTINUAZIONE DA PAG. 55

quando Stuck è già risalito in settima posizione c'è l'incidente alla piscina. In frenata il tedesco per l'olio che gli è finito sulle ruote parte in testa, coda e termina il suo volo dopo aver abbattuto e strappato dalla sua sede più di cinque metri di guard rail. Per fortuna molta paura e molto spettacolo ma nessun danno a persone. Non altrettanto ovviamente per la macchina. In testa sempre alla «Piscina» si sono eliminati anche Depailler e Surer entrati in contatto.

La corsa sembra perciò decisa per Regazzoni ma al penultimo giro alla Rascasse Fagi proprio come nel 1974 fa un piccolo errore forse perché innervosito dall'ombra di Lauda che a 14 giri è nel suo spettacolo. Niki ne approfitta e si butta nel varco non evitando nemmeno una sana sportellata alla M1 di Clay. Per il pubblico è l'apoteosi e gli applausi si sciupano mentre Lauda passa il traguardo con Regazzoni secondo e Filippaldi terzo davanti a Hezenzen, Cheever e ottavo dopo una gara in sordina.

**Tris ITALIA R.5**

CONTINUAZIONE DA PAG. 55

dalla fine Sigala attacca di nuovo Madorin e dalla sportellata tra i due esce Del Fante che li supera entrambi. Vince quindi Calamai davanti a Steiner, Fuhrer, Conti, Del Fante, Sigala.

Bicome forte domenica mattina quando la Renault si schiera per la loro seconda manche. In prima fila Calamai e lo svizzero Fuhrer, braccato da Conti, Del Fante e Sigala. Parte bene Calamai e benissimo Conti che è subito secondo. Già dal primo passaggio Fuhrer è fuori gara per un testacoda che costringe anche Sigala a perdere contatto dai primi. Dietro Calamai e Conti è ben presto Del Fante incalzato da un volitivo Stam. La corsa va avanti così con il dominio italiano e con uno Xella che, partito in ultima posizione recupera entusiasmando fino all'ottavo posto. Al nono giro Stam si autodistrugge con un testacoda prima della curva del tabaccaio e poco dopo Sigala deve cedere a Dietrich che lo supera anche nella classifica finale.

GARA RENAULT 5 - Valida per il Campionato Europeo. Monaco 27 maggio 1979.

LE CLASSIFICHE

1. MANCHE

1. Calamai 25'51"86 media 92,198 kmh;
2. Steiner 25'58"33;
3. Fuhrer 26'04"45;
- 4.



- Conti 26'05"15;
5. Del Fante 26'09"17;
6. Sigala 26'09"41;
7. Stam 26'09"62;
8. Dietrich 26'10"15;
9. Madderin 26'17"70;
10. Vos 26'20"77;
11. Jaeger 26'21"74;
12. Hofmarcher 26'23"14;
13. Hopper 26'24"11;
14. Eberhard 26'33"72;
15. Plechatsch 26'31"41;
16. Schindler 26'34"83;
17. Rouget 26'38"22;
18. Loquet 27'00"38;
19. Xella a 4 giri;
20. Strycem a 6 giri.

2. MANCHE

1. Calamai 29'31"80 media 80,573 kmh;
2. Conti 29'32"27;
3. Del Fante 29'35"47;
4. Dietrich 29'43"08;
5. Sigala 29'48"42;
6. Vos 30'11"04;
7. Xella 30'12"71;
8. Stam 30'25"70;
9. Madderin 30'26"29;
10. Hofmarcher 30'33"38;
11. Rouget 30'37"54;
12. Loquet 30'41"18;
13. Strycem 30'59"17;
14. Plechatsch 31'09"88;
15. Eberhard a 2 giri;
16. Hopper a 5 giri;
17. Jaeger a 10 giri;
18. Fuhrer a 10 giri;
19. Schindler a 10 giri.

FINALE (per somma dei tempi)

1. Luigi Calamai 55'23"66 media 86,097 kmh;
2. Conti 55'37"42;
3. Del Fante 55'44" e 64;
4. Dietrich 55'53"21;
5. Sigala 55'57" e 83;
6. Vos 56'31"81;
7. Stam 56'35"32;
8. Madderin 56'43"99;
9. Hofmarcher 56'56" e 52;
10. Rouget 57'15"76;
11. Plechatsch 57'35"29;
12. Loquet 57'41"76;
13. Eberhard a 2 giri;
14. Xella a 4 giri;
15. Hopper a 5 giri;
16. Strycem a 6 giri;
17. Fuhrer a 10 giri;
18. Jaeger a 10 giri;
19. Schindler a 10 giri.

CLASSIFICA EUROPEA

1. Calamai 22;
2. Stam 22;
3. Vos 17;
4. Conti 16;
5. Del Fante 15;
6. Sigala 15;
7. Madderin 13;
8. Rouget 12;
9. Dietrich 12.

CLASSIFICA PER NAZIONI

- Italia 21; Svizzera 48; Olanda 68.

**Incrementato in ITALIA con 3 reparti cose l'impegno della ELF**

MILANO - La Elf Italiana ha deciso di costituire tre nuovi reparti capaci capo al servizio pubblicità. Si tratta di un reparto cose auto, con un capo Alfredo Grandi, un reparto cose moto, con a capo Mario Milanese, ed un reparto cose motonautica con a capo Luciano De Filippis. Questo permetterà di meglio diversificare le attività della Elf Italiana nell'ambito delle singole attività sportive in cui è impegnata.

Il recapito dei tre nuovi reparti è a Milano, presso la direzione commerciale della Elf Italiana, in via S. Primo 2/a.

**Debutto in Romania le DACIA gr. 5**

BUCAREST - Circa 60.000 persone hanno assistito alla prima prova rumena del campionato di velocità in circuito, disputata a Bucarest il 29 aprile scorso. Ognuna delle tre classi, fino a 1150, Dacia 1300 gr. 1 e Dacia 1300 gr. 2, ha coperto 14 giri del circuito lungo 3 km. Quest'anno questo campionato si svolgerà su otto gare, contro le cinque dell'anno scorso. Questa prima prova era in memoria del più grande pilota rumeno di tutti i tempi, Jean Calcinai, che correva negli anni 1930-50.

Doru Gandu si è nuovamente aggiudicato la vittoria nella prima classe, fino a 1150 al volante di un ottimamente preparata Dacia. E' stata una gara interessante e combattuta, specialmente tra Gandu e Gheorghe Serra (Alfa Romeo).

Sempre molto spettacolare è la classe nazionale Dacia 1300 gr. 1 (Heenz R1); è la classe con il maggior numero di concorrenti e gran parte di loro sono giovani. Il risultato più interessante di questa classe era il secondo posto del giovane ingegnere Mihai Alexandrescu (omonimo del cronista), a soli tre secondi dal campione di questa classe, Ludovic Balint, che anche questa volta ha vinto.

L'ultima corsa della giornata, quella della classe Dacia 1300 gr. 2 (le vere macchine da corsa della Romania) è oltre 1300, comprendeva anche alcune vetture Dacia 1300 gr. 5, quest'anno per la prima volta ammesse a questo campionato.

Dan Mihai Alexandrescu

Coppa Jean Calcinai, gara di velocità in circuito valida per il campionato bulgaro.

LE CLASSIFICHE

- Classe 1150: 1. Doru Gandu, 14 giri in 25'16"02; 2. Mircea 26'57"05; 3. Ene 26'58"07 (tutti su Dacia 1100).
- Dacia 1300 gr. 1: 1. Ludovic Balint 14 giri in 25'56"08; 2. Alexandrescu 25'59"04; 3. Leu 26'00"3.
- Dacia 1300 gr. 2: 1. Grigoras Nicu 14 giri in 22'30"07; 2. Hirschwogel 23'54"04; 3. Stefan 25'32"05.

## RICK MEARS (SOSTITUTO DI ANDRETTI SULLE McLAREN) NEL FINALE GUADAGNA LA DURA SFIDA USA A SPESE DEGLI UNSER

INDIANAPOLIS - Dal duello tra il maestro Bobby Unser ed il discepolo Rick Mears è uscito trionfatore il secondo, grazie alla sua Penske-McLaren che ha resistito allo sforzo di 500 miglia stressanti. Mears, che aveva conquistato la pole position, sognava questa vittoria che premia il coraggio e la bravura di un ex-rookie, sostituito di quel Mario Andretti che la Formula 1 ha rubato a migliaia di spettatori americani. I fratelli Unser, tuttavia, hanno mietuto elogi, allora e record. Sembrava quasi che i due del New-Messico si fossero sfidati a vicenda. Peccato che a metà gara sia venuta a mancare quella rivelazione gialla che porta il marchio di Jim Hall. Forse la gara avrebbe assunto un'altra fisionomia. Comunque, sia Al, il minore, che Bobby, il maggiore, sono state le due figure predominanti di questa 62ª edizione di Indy apertasi all'insegna delle contraddizioni, delle azioni legali, degli insulti che indubbiamente non hanno dato lustro al mondo delle 4 ruote dell'Indiana. Hanno avuto la meglio le macchine della CART quelle vetture cioè in mano a costruttori e meccanici ricchi ed esperti e le altre, la grande massa, hanno dovuto fare largo senza speranza alle superiori avversarie.

Poteva essere un 1-2 per la Scuderia Penske, ma la McLaren di Unser non ce l'ha fatta come invece quella di Rick Mears, un pilota che farà molta strada nel cammino della USAC e della CART, due associazioni che dovranno mettersi a tavolino e appianare le loro diversità se le corse con il turbo dovranno continuare a dominare negli ovali americani.

Certo che questa edizione ha presentato numerosi colpi di scena. Ultimo quello di A. J. Foyt che dopo la bandiera a scacchi di Mears ha rallentato tanto che è riuscito ad arrivare per il rotto della cuffia. Comunque sono proprio questi colpi di scena a rendere più emotiva una corsa di 3 ore e 10' su un ovale che ogni anno richiama una folla record. Come la sua storia.

# L'erede di Mario



## INDY 500

27 maggio 1979

Gara internazionale di velocità valida per il campionato USAC - Indianapolis

### IA CLASSIFICA

1. Rick Mears (Penske) in 3.08'47, media 255,670 kmh; 2. A. J. Foyt (Parnelli Gilmore); 3. Danny Ongais (Interscope) ad 1 giro; 4. Bobby Unser (Spirit Penske); 5. Mike Mosley (Eagle) a 2 giri; 6. Gordon Johncock (Penske); 7. Howdy Holmes (Wildcat) a 3 giri; 8. Vukovich (Thermo King); 9. Tom Bagley (Kent); 10. Steve Krisloff (Winton) a 8 giri; 11. Spike Galhausen (Wildcat); 12. Salt Walther (Penske).

Giro più veloce: B. Unser alla media di 294,664 kmh.

### I RITIRATI

Guthrie (pistone bruciato), Snider (pompa della benzina), Parson (pistone bruciato), Jerry Sneva (motore), Mc Elreath (motore), Hucul (motore), Kinser (pistone), Dallenbach (ruota posteriore), Kunzman (pompa dell'olio), Dickson (pompa della benzina), Al Unser (trasmissione), Schuppan (trasmissione), Mahler (pompa della benzina), Carter (trasmissione), Rice (contro il muro).

Nelle foto sopra, a sinistra Mears raggiante dopo aver conquistato la pole position a Indy a 193,7 miglia all'ora. A destra, Al Unser, Sneva e Mears nella prima curva dopo lo spettacolare VIA

In the shots above, left Mears was beaming with joy after his pole, at Indy, at 193.7 mph. On the right, Al Unser, Sneva and Mears into the first corner after the start

### SPECIALE AUTOSPRINT

## L'alcool zittisce i contestatori del «risparmio»

INDIANAPOLIS - Questa 63.ª edizione di Indianapolis è nata sotto cattiva stella. «Battezzata» da una pioggia di citazioni legali, cresciuta in un clima ostile con critiche, accuse maligne e controcitazioni fino a quando finalmente è andata in scena sotto l'incubo della pioggia, caduta tutta la notte.

Dopo questa apocalisse che indubbiamente ha intaccato il prestigio di Indianapolis, qualcuno afferma che Indy nel 1980 dovrà scegliere un direttore di gara avvocato, ma noi siamo di parere diverso. Indianapolis ha assoluto bisogno di un neurologo capace di operare nella mente dei Soloni dell'Indiana.

Tra le tante anomalie osservate qui c'è stato anche il fatto che, alla vigilia, gli unici esclusi dalle prove di qualificazione erano coloro accusati di «aver imbrogliato cambiando motori». Dopo un ricorso rapido in Corte, si è proceduto a far votare ai concorrenti se dare una nuova prova o meno.

E' accaduto, in senso inverso, come il caso Patrese a Watkins Glen.

Ma il buon senso dei concorrenti ha prevalso e sabato mattina 9 piloti hanno tentato. Due soltanto, Jim Vukovich e George Snider hanno girato a media superiore alle 183 miglia così la griglia si presentava con 35 concorrenti, un'eccezione che risale a circa 30 anni fa. Sabato molte telefonate giungevano allo speedway da parte di spettatori i quali avrebbero voluto riconsegnare i biglietti, ma lo speedway non rimborsa denaro.

Intanto prima e durante la corsa lo speedway era zeppo di avvocati pronti ad intervenire in caso di malintesi, tanto che è sorta la battuta «ad ogni box è stato assegnato un avvocato» e «con questa gente qui non si scherza perché conoscono il Codice meglio della Consorte».

A ridare un po' di vita è stato Jackie Stewart giunto trafelato da Monaco allo

scadere del meeting dei Piloti. Ha detto: «Sono fiero di essere stato prescelto ad aprire la corsa a bordo della Mustang. Un conto è correre come ho fatto nel 1960 ed un conto è essere il pilota della macchina "pacer", poi ha indossato i panni di annunciatore per la ABC TV.

Sabato, un gruppo numeroso di «hypies» con cartellini che dicevano «Risparmia la benzina, dateci il nostro carburante» assistevano dinanzi allo Speedway mentre aveva luogo il meeting dei Piloti. Non sanno, i giovani amanti della birra, che ad Indy si corre a metano e non a benzina, naturale. Quando qualcuno ha fatto rilevare la cosa, la dimostrazione si è placata e sciolta.

## GOLDWATER e FORD, politici in tribuna

INDIANAPOLIS - L'ex-presidente Ford ed il senatore Goldwater hanno indubbiamente polarizzato l'attenzione delle migliaia di sportivi sullo «strip», prima del via. Ford si è soffermato con i piloti parlando delle vetture.

Poi, alle ore 11 locali, con puntualità cronometrica, Jackie Stewart che guidava la macchina apri-corso ha lanciato i 34 bolidi che dovevano essere 35 ma è venuto a mancare Jim McEreath poiché il motore non è partito.

Al Unser su Chaparral ha assunto il comando fuggendo via inseguito da Rick Mears e Tom Sneva; a 3 secondi seguono Johncock, Rutherford, Foyt, Bobby Unser, Dallenbach e Johnny Parson. La media dopo 15 giri è di 180 miglia. Si ritirano intanto George Sneva con il turbo fuori ordine, Janeth Guthrie, Tom Bagley, tutti con un pistone bruciato.

Al 27. giro primo luce gialla e il gruppo si ammucchia sotto la macchina apri-corso. Primi rifornimenti e cambi di posizione ma per poco, perché Al Unser ritorna al comando seguito da Johnny Rutherford, Bobby Unser, Tom Sneva, A.J. Foyt, Rick Mears, Gordon Johncock e Danny Ongais. Giornata calda dopo la pioggia notturna. Circa 300.000 spettatori.

Siamo al 40. giro. Cliff Hucul abbandona con il motore rotto, John Mahler non ha

più forza nella sua Eagle e Sheldon Kinser alla curva nord è fermo con l'olio che esce abbondante. 2. luce gialla. Humes guida girando alla media di 185 miglia.

Primo quarto di gara, media 185,90 per Al Unser la cui Chaparral marcia in maniera splendida. Lo seguono Rutherford, Unser, Sneva e Foyt. I rifornimenti vengono effettuati in circa 13 secondi in media. Tre giri dopo, Bobby Unser acciuffa Rutherford.

Bobby Unser conduce una gara metodica e sicura mentre il fratello minore Al sta guidando il plotone dei 27 rimasti in gara, stracciando due records in pochi giri. Al 94. giro alla media di gara di 164,98 miglia; due giri dopo lo abbatte portandolo a 166,25 miglia.

Intanto le posizioni sono le seguenti: Al Unser, Bobby Unser, Rutherford, Foyt, Mears, Sneva. Ma al 98. la folla scatta in piedi. Il direttore di gara Pat Vidan sbandiera nero ad Unser che perde olio dalla trasmissione. Al 98. giro il leader è al box fermo definitivamente. Peccato.

E' Bobby Unser ora a prendere il comando seguito da Rick Mears che gli è a ridosso Tom Sneva, Foyt, Rutherford entra al box con la trasmissione fuori posto. La sua «crew» cambierà la trasmissione in circa 17 minuti, dopo i quali il pilota della McLaren rientra in gara. Danny Ongais è doppiato e pertanto soltanto quattro sono sullo stesso giro. Larry Dickson abbandona con la pompa della benzina rotta, Lee Guzman è fermo con la pompa dell'olio rotta. Johnny Parson brucia un pistone e Wally Dallenbach perde la ruota posteriore destra.

Bobby Unser rientra per il pieno. Mear passa primo. Tom Sneva all'inizio del rettilineo rallenta e rientra al box; il motore è morto ma i meccanici lo riaccendono.

Anche Bobby Unser non vuole essere inferiore al fratello minore e dopo 375 miglia stabilisce un nuovo record di 183,135 miglia che resisteva dal 1972. Continua, deciso a vincere, ma al 182. giro rallenta con il turbo mal funzionante. Rick Mears che inseguiva a due secondi assume il comando e 5 giri dopo, altro colpo di scena. Tom Sneva va contro il muro, ma ne esce incolume. Per lui però è finita.

Anche A.J. Foyt rallenta con il motore ansimante. Mears ora tira forte e doppia Unser e il texano, mentre due giri dopo seguono Ongais e Mike Mosley, Johncock e Holmes quando Pat Vidan sbandiera Mears vincitore, Foyt rallenta e riesce a raggiungere il traguardo con il serbatoio vuoto.

Lino Manocchi