

COME STA SCRITTO in tutti i manuali di Formula 1 (ammesso che questi manuali esistano) il circuito di Montecarlo è la prova del fuoco per macchine e piloti. Quest'anno era anche l'ultima gara del primo gruppo, essendo saltata la corsa in Svezia. Ed il risultato ha confermato la teoria, con un massacro di macchine ed un certo numero di errori di pilotaggio, che equivalgono alla eliminazione certa, perché coi guardrail non si scherza.

Ha vinto dunque il pilota migliore (Scheckter) con il mezzo migliore (la Ferrari 312 T4). Diciamo anche a onor del vero che, una volta tanto, si deve parlare di sfortuna nel caso di Villeneuve, un pilota col quale non siamo certo stati teneri quando spaccava macchine a non finire, ma che adesso è diventato molto cosciente del suo ruolo.

La perdita dell'olio nelle prove libere del mattino ed il guasto alla trasmissione durante la corsa non gli si possono certo imputare, ma fanno parte di quella probabilità di guasti, che alla Ferrari è certo inferiore rispetto ad altri (grazie alla migliore preparazione) ma non è mai completamente eliminabile.

Se la Ferrari ha vinto è perché è la migliore.

Parliamo un poco di questa Williams che è il nuovo fenomeno del momento. La Formula 1 di questi ultimi tempi ci ha abituati alle sorprese: prima la Lotus 79 dell'anno scorso, poi la sorpresa (negativa) della « 80 » che non va affatto bene, poi la Ligier ed ora la Williams.

UNA REALIZZAZIONE ELEMENTARE

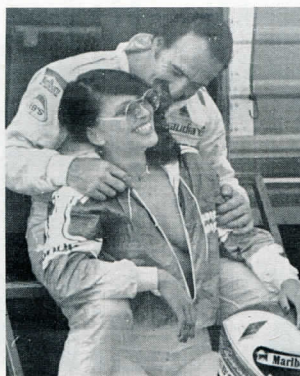
Le vetture sponsorizzate dagli sceicchi sauditi sono certamente interessanti perché abbiamo visto che i loro due piloti, Jones e Regazzoni sono stati quelli che, in definitiva hanno potuto impensierire i ferraristi.

Crediamo che molti, come noi, si pongano la domanda: perché ogni tanto una macchina va assai meglio delle altre?

La risposta è molto difficile, così difficile che se uno dei costruttori fosse capace di darsela, avrebbe la macchina vincente sempre. Indubbiamente le gomme sono un fattore importante; ma le gomme sono di due sole marche e sono uguali per tutti nell'ambito di una stessa marca (o no?). Comunque nel caso delle vetture degli assemblatori inglesi, abbiamo di uguale, oltre alle gomme, anche il motore, il cambio, gli ammortizzatori, i freni e molti accessori. Per la Ligier si può dire invece che la industria aerospaziale locale abbia contribuito con materiali e tecniche raffinate.

Nel caso della Williams ci si trova di fronte ad una vettura estremamente semplice, realizzata dal giovane Patrick Head (che è stato prima alla Williams, poi alla Wolf ed ora nuovamente alla Williams). La FW 07 è leggerissima in virtù non di materiali esotici, ma di una realizzazione elementare, con la riduzione dei pezzi al minimo indispensabile; valgono due esempi per tutti.

I bracci delle sospensioni sono at-

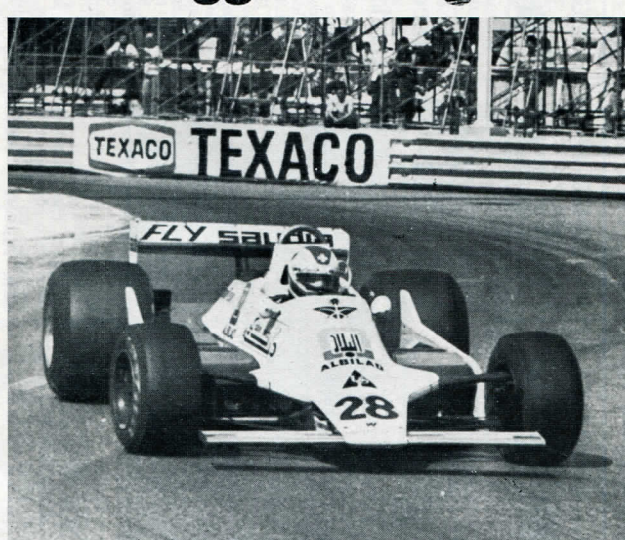


IL SEGRETO DELLA MONOPOSTO-SORPRESA

Ormai, per Clay, è un'abitudine quella di farsi fotografare in pose da playboy. Da come si comporta in corsa, si vede che ne trae vantaggio...

It became by now a habit for Clay to pose as playboy for the photographer. To judge from his performance, it seems to be fruitful

La WILLIAMS affida il molleggio alla gomma



Nelle prime prove, con gomme GY uguali per tutti, Regazzoni aveva fatto intendere il suo potenziale, poi espresso in gara con un bellissimo 2. posto

Regazzoni gave to understand his potential during the first trials with the same GY tyres for all, then in the race he showed it with a fine 2. place

taccati a coppie di occhietti realizzati in lamiera di duralluminio, con un pezzo di tubo che serve a resistere alle spinte assiali; le estremità delle leve della barra antirollio, impegnano direttamente in fori praticati nel braccio superiore della sospensione. Il radiatore dell'olio è stato eliminato e sostituito da uno scambiatore di calore olio-acqua; in tal modo è stato ridotto il peso ed eliminata la resistenza aerodinamica dovuta al radiatore; e via di questo passo.

IL GUSTO DI MORDERE LA CODA

Certo la macchina leggera, sia pure al limite del peso non basta ad andar forte. Diciamo che per Montecarlo sono stati azzeccati bene i rapporti del cambio e la regolazione delle so-

sensioni, ma comunque la macchina c'è. E deve essere stata una soddisfazione non da poco per Williams e Regazzoni il « mordere la coda » alla Ferrari di Scheckter. La evoluzione recente delle monoposto è stata vantaggiosa dal punto di vista strutturale. Infatti la sistemazione del combustibile in un solo serbatoio centrale permette di fare una scocca estremamente rigida, dove il serbatoio è proprio la parte più robusta, cui si attacca il motore dietro e l'abitacolo davanti.

Quanto ai materiali, qualcuno ha provato ad usare i pannelli in fibre di carbonio annegate nella plastica (Ligier, Brabham) ma gli altri preferiscono usare i pannelli a doppia parete metallica con interposto un materiale a nido d'ape, tecnica non nuova ma che ora è stata affinata con l'impiego di pannelli più sottili. Ma non c'è

dubbio che il vero segreto sta nel riuscire a far lavorare le sospensioni all'unisono con le gomme. Le geometrie sono cambiate, con una quasi uniforme presenza di bracci corti superiori e bracci lunghi inferiori; questa disposizione dà luogo a movimenti ben definiti delle sospensioni, il cui risultato è di provocare una inclinazione della ruota esterna che, in curva, si oppone alla inclinazione del veicolo dovuta alla forza centrifuga, parallela alla strada.

Ma questo non è tutto: le sospensioni sono in genere più dure, in modo da cedere meno alle sollecitazioni e quindi dare luogo a minori movimenti; abbiamo visto sospensioni a cinematismo variabile, nelle quali il movimento permesso è realmente piccolo, perché la forza esercitata dalla molla aumenta in modo assai pronunciato con un piccolo spostamento. La maggior parte del lavoro di molleggio è quindi affidato alla gomma.

Ecco quindi chiudersi una specie di circolo vizioso, nel quale le gomme hanno sempre maggiore importanza.

In tutto questo mondo fatto di teorie, di praticaccia, di intuizioni e di colpi fortunati, la Ferrari è la sola marca ad andare avanti con maggiore costanza. Questo si deve al fatto che la Ferrari è l'unica squadra ad avere affrontato il problema nel modo più scientifico possibile, grazie agli impianti di cui dispone a Fiorano, ai mezzi tecnici in fabbrica, alle gallerie del vento ecc. Ecco perché qualche volta abbiamo scritto che ci si meraviglia solo se la Ferrari non vince, quando vince è normale! E per gli uomini della squadra questo è uno sforzo tremendo.

UN CONFRONTO ESEMPLARE

Esemplare è il confronto tra la Ferrari T4 e la Lotus 80 sul piano strutturale ed aerodinamico: la Lotus è certamente più fragile strutturalmente della Ferrari, che però è più pesante; nella Lotus 80 Chapman ha voluto fare un sofismo aerodinamico, con quelle minigonne curvilinee che dovrebbero fare tutto un gioco di velocità e pressioni sotto alla vettura e invece non lo fanno (o non lo fanno nel modo giusto) mentre la chiusura totale dalla meccanica si rivela un grosso handicap per lo smaltimento del calore, specie dei freni posteriori.

Il « sotto » delle fiancate della Ferrari è un normale condotto, che per comodità continueremo a chiamare Venturi, anche se non è del tutto corretto; quel che conta è che « dentro » alle fiancate passa altra aria che esce poi dalla parte posteriore portandosi appresso il calore del motore e quindi una energia che, in qualche modo, deve essere utilizzata ai fini aerodinamici. Diciamo che, contrariamente alla tradizione che vuole noi italiani improvvisatori geniali, ma incostanti, la moderna Ferrari è frutto di un lavoro metodico, alla tedesca, se ci si passa il paragone.

Gianni Rogliatti

NON C'È SOLO MERCATO PILOTI

Si sciogliono le strane coppie

MONTECARLO - La forzata vacanza di giugno, per la sospensione del G.P. di Svezia, servirà al Circo F. 1 per fare un punto e un bilancio su questi primi sei mesi. Al giro di boa infatti è già possibile avere un quadro preciso delle situazioni non solo tecniche ma anche umane. Soprattutto perché gli sponsor premono per avere risultati e quindi ora più che mai è il momento di blandirli e di far loro intravedere per quietare le acque grandi progetti per il prossimo anno. In prima fila in questa delicata operazione di diplomazia sono in parecchi, da Bernie Ecclestone a Colin Chapman alla Renault alla McLaren. In casa Brabham LAUDA non fa più mistero oramai delle sue intenzioni di cambiare maglia. Nonostante il periodo non troppo felice, l'austriaco rimane uno dei pezzi più pregiati del mercato piloti e quindi nel cassetto tiene in alternativa un paio di soluzioni. Perché anche se pare tramontata definitivamente la carta Marlboro, Niki ha sempre da contrapporre all'allettante contratto RENAULT, un futuro tutto suo con la PARMALAT. Infatti, poiché è dubbioso sulla qualità del turbo francese vorrebbe provare a fare qualcosa tutta da sé con un team che gli dia fiducia. **Walter Wolf**

che riprenderebbe volentieri indietro parte dei soldi investiti nella squadra che porta il suo nome adesso ride e chiacchiera con Lauda ogni volta che lo incontra. Ma ha sbagliato cliente perché le sue p.r. dovrebbe indirizzarle invece a Callisto Tanzi, il boss della Parmalat, che da parte sua invece anche se convinto della pubblicità in arrivo dalla F. 1, sarebbe più propenso a cercare strade diverse.

Comunque per Lauda, come per **Andretti e Reutemann**, entrambi scontenti, sia pure per motivi diversi, di Colin Chapman il problema non è trovare una squadra ma trovare una squadra valida e qui il discorso si fa complesso. In teoria, esclusa ogni ipotesi Ferrari, dopo che da Maranello si sono affrettati a far sapere del rinnovo di contratto per il 1980 sia a Villeneuve che a Schekter, (così si è evitato anche il pericolo del gioco al rialzo a titolo mondiale vinto da uno dei 2) da questo punto di vista il mercato offre poco.

Ci sarebbe forse Ligier, se Lafitte decide di non poter proprio digerire la convivenza con Depailler e se si convince che quest'anno Guy lo ha sabotato non puntando tutto sul suo mondiale dopo il bis sudamericano. Jacques piace molto a Williams che lo preferirebbe a Reutemann, sempreché le trattative tra Chapman e Jones vadano in porto.

Anche perché a fare la corte all'australiano sono in parecchi McLaren prima di tutti gli altri. Anzi meglio Teddy Mayer perché allo sponsor Marlboro in alternativa a Lauda si punterebbe su Andretti molto più redditizio, pubblicitariamente per il mercato americano. Un rilancio delle azioni di Reutemann c'è comunque presso Ecclestone, che vedovo di sponsor, ammira l'argentino più che per le sue doti per la sua bassa valutazione di mercato.

Se Tanzi e la Parmalat, tra la passione in calando per Lauda e quella in crescendo per Piquet, si lasciano tentare da quest'ultima, per Bernie un 1980 senza problemi è alle porte. In caso diverso non è da escludere che la Brabham cambi addirittura proprietario, almeno nominalmente, lasciando a Ecclestone solo il timone della F.O.C.A.



È IL MOMENTO DI INDUSTRIE DI «CASALINGHI» IN F.1

A. A. A. sponsor offresi

MONTECARLO - Mentre Ligier per sopravvivere ha dovuto ripiegare sui 440 milioni passatigli nientemeno che dallo Stato Francese, per la F. 1 si stanno preparando tempi d'oro con gli sponsor italiani. Infatti sulla scia di PARMALAT, MARTINI e proprio di recente CANDY, in Italia è scoppia una specie di corsa alla F. 1.

Non esiste industria di medie o grandi dimensioni che non sogni di poter mettere una sua decalca anche infinitesima su una monoposto inquadrate sugli schermi televisivi per pochi attimi prima del via di un gran premio. Nonostante gli echi dei modi «tedeschi» con cui Tyrrell ha ricevuto i dollari dal suo sponsor in elettrodomestici, a premere per trovare un varco sono in parecchi. Ad aprire la

fila c'è una industria di elettrodomestici e televisori come la GRUNDIG. Anche se la casa madre è in Germania pare infatti che i soldi siano disposti a tirarli fuori in Italia. Sempre fra le industrie attinenti al settore pare che in corsa ci sia anche una grande azienda produttrice di mobili per cucine del centro Italia.

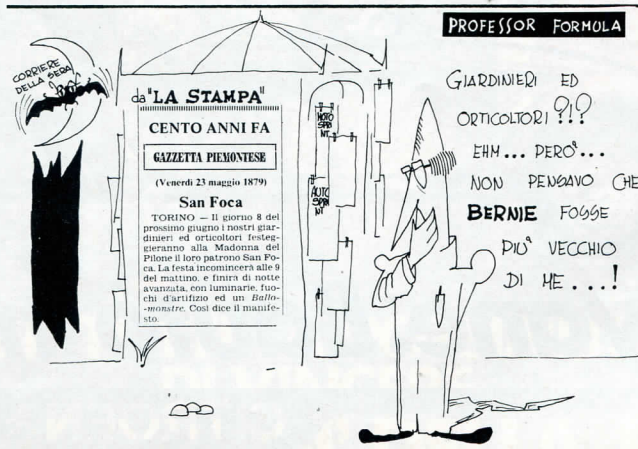
Comunque quello degli elettrodomestici non è il solo settore in fermento anche se l'emulazione Candy gioca molto. Ad agitarsi c'è anche l'industria alimentare, c'è quella dei profumi con la UNILEVER decisa a propagandare i suoi prodotti del settore, come il DENIM pubblicizzato già sulla ProCar della BMW Italia affidata a Giacomelli, più presto possibile sulla monoposto. C'è anche l'industria

farmaceutica: infatti l'ALKA SELTZER sarebbe già pronta con i suoi due miliardi e passa da girare ad un team di F. 1: l'unico ostacolo pare però sia legato ad un chiarimento pubblicitario legato al Ministero della Sanità.

Non sono però solo gli sponsor miliardari ad anelare di coprire una F. 1 con il loro marchio: ci sono anche quelli milionari.

Visti i prezzi dei soci di Ecclestone nella FOCA per costoro non rimane che ripiegare sulle tute dei piloti. Il mercato in questo settore è più vasto che mai e forse tutto da scoprire. L'indice è ancora fermo ai duecento milioni che la BROOKLIN avrebbe dato a Schekter. Comunque di gente disposta a spendere cifre analoghe per la tuta di Villeneuve o di Lauda se ne trova ad ogni passo. Le offerte sono tante e tali da rendere impossibile una elencazione, se non per settori merceologici come alle fiere campionarie. Infatti in corsa ci sono abbigliamento come la LUBIAM, come la SMEG che già figura sulla tuta di Gilles ma che dovrà ovviamente fare un sostanzioso ritocco alle tariffe, mobili come la BUSNELLI e chi più ne ha più ne metta.

Addirittura c'è chi ha pensato ad aggirare l'ostacolo e le tariffe puntando sulle tute dei meccanici. L'idea è di fare un pool in modo da dare a tutti i meccanici la stessa tuta o lo stesso abbigliamento per il giorno della gara. Per Ecclestone, considerato che sulle piste ci sono ancora tutti da sfruttare i commissari di percorso, i giornalisti i tifosi le donne dei piloti, l'Eldorado FOCA è davvero vicino. E' per questo che Balestre con la F.I.S.A. ci vuol mettere le mani sopra.





Spiccioli monegaschi

La capsulite di LAFFITE

LAFFITE, saltata la Svezia, ne approfitterà per farsi curare il poiso destro che tanto gli doleva a Montecarlo. Il suo medico, J.P. Moreau, ha detto che molto probabilmente il dolore è da identificare in una capsulite e che in una quindicina di giorni di cure speciali dovrebbe sparire completamente il fastidioso dolore e il gonfiore.

● Solitamente in jeans e maglietta, LAFFITE ha dovuto capitolare al suo momento di gloria, e si è arreso ad essere elegante secondo i canoni tradizionali della moda. Si è infatti fatto fare uno smoking bleu notte per le occasioni mondane cui deve partecipare per la Gitanes. Il suo guardaroba si è così arricchito di un secondo vestito: sino ad ora ne aveva uno solo grigio, quello con cui si è sposato.

● Non è andato in Spagna, a vedere il GP, LEVONI uno dei «vecchi» meccanici della Ferrari, perché la moglie aspettava un bambino, che è nato pochi giorni prima del GP. Matteo Levoni appena giunto a casa, ha «dovuto» assistere al suo primo spettacolo televisivo che, manco a farlo apposta, era il GP di Spagna...

● Con l'annullamento — come pare ormai certo — del GP di Svezia, tutto il mese prossimo sarà senza GP.

- Si è visto anche l'ex-capo meccanico della Ferrari, GIULIO BORSARI a Montecarlo. Ha salutato gli ex-compagni della Ferrari e poi è stato molto tempo al box della Brabham a parlare con Cugghi.
- Di digestione d'altronde PIQUET ha sofferto sempre nel principato, questo anche se la sua dieta, come ha confermato la cameriera che lo ha servito a tavola, fosse più che spartana. Qualcuno, vedendo Nelson che, assieme a Lauda, beveva del latte per un film pubblicitario girato per conto della Parmalat, ha scherzosamente detto: «Non sarà mica quello che gli fa indigestione?».
- Nell'ultimo turno di prove, VILLENEUVE ha fatto con la sua macchina solo 28 giri, mentre Schecter ne ha fatti 38. Il muletto della Ferrari invece in totale ha coperto 18 giri.
- Per la gara la MICHELIN ha offerto alla Ferrari la scelta tra ben dieci treni diversi.
- FITTIPALDI, dopo pochi giri nella decisiva ultima sessione di prove, ha rotto il semiasse posteriore sinistro della sua vecchia Copersucar, ed ha potuto girare solo gli ultimi venti minuti delle prove non riuscendo ovviamente a mettere a punto la macchina come richiedeva il pilota e non facendo un tempo valido.
- Nelle prime prove di giovedì VILLENEUVE ha girato con l'alettone avanzato e Schecter, che ha concentrato il suo lavoro sulle gomme, con l'alettone messo in posizioni tradizionale. Durante la seconda sessione di prove, visto che Montecarlo non è come Long Beach che ha un lungo rettilineo dove l'alettone posto in questa posizione non dava risultati buoni, anche Schecter ha adottato l'alettone avanzato, che gli ha permesso di ottenere la «pole position».

I guai in corsa

Sul podio monegasco, ecco il momento dell'esibizione dei papaveri FISA a fianco del vincitore ferrarista. Si possono intuire i pensieri di Schecter, fra le loro altezze reali i principi di Monaco, e del presidente CSAI dott. Ferrera, ospite di Balestre (e non certo della Ferrari) a Montecarlo

On the Monegasque rostrum came the moment of the big FISA bugs' exhibition at the side of the Ferrari winner. One can guess Schecter's thoughts, between the Prince and Princess of Monaco and the CSAI presidente Mr. Ferrera, Balestre's guest (but certainly not Ferrari's)

● LAUDA ha toccato con la ruota posteriore sinistra nella discesa verso il Casinò durante l'ultima sessione di prove. Quando è rientrato ha detto che era talmente «impiccato» che non poteva fare di più.

● PATRESE ha avuto una perdita d'olio durante l'ultima sessione di prove, e forse si è rotto anche il motore. Ha girato lungamente con il muletto ma con questa macchina, onestamente, non era possibile fare di più. Quando l'altoparlante ha detto che Riccardo non si era qualificato c'è stato un momento di panico: l'annunciatore si era sbagliato con De Angelis.

● LAUDA si è lamentato alla fine delle prove, che la sua macchina aveva molto sottosterzo, oltre a fare le solite barbose rimostranze contro il motore che a suo parere non rendeva bene. A Piquet invece sono state montate delle molle anteriori più dure perché la Brabham era troppo morbida.

● PIRONI ha toccato durante la seconda sessione di prove alla Rascasse, rompendo la ruota anteriore sinistra e la sospensione. In quel momento Pironi era terzo dietro le due Ferrari. Ha poi provato a girare con il muletto ma non lo ha trovato di suo gradimento. Mal regolato per questo circuito, lo ha definito.

● PIQUET, finite le prove ha onestamente ammesso che la sua brutta prestazione in prova non era legata ai motori o alla macchina, quanto ad una sua «indigeribilità» del circuito salotto. Poi, in gara, lo ha via via imparato meglio. Però aveva mangiato anche male.



Sotto, Roberto Sigala a contatto con Fuhrer alia «vecchia stazione». Sopra accomunati nel trionfo nella Coppa R. 5 Sigala, Del Fante, Calamai e Conti



COPPA R. 5 TUTTA TRICOLORE A MONACO

Un trionfo di squadra

MONTECARLO - L'Inno di Mameli, salutato da un boato dalla folla italiana giunta a Monaco dopo che per un errore erano echeggiati per un poco altre note, ha confermato ciò che già si era intravisto a Zolder: Calamai, Conti e Del Fante (con Sigala 5.) hanno messo a segno una tripletta che difficilmente gli avversari digeriranno in breve tempo.

Già da Zolder, pur non conoscendo il circuito, Calamai aveva fatto intendere chiaramente le sue intenzioni europee piazzandosi magnifico secondo: «**Ci terrei molto a vincere a Montecarlo**» disse allora. E così è stato con una corsa magnifica nella prima manche, sempre all'attacco ed il tedesco Steiner alle costole per tutta la corsa. Luigi non ha commesso il minimo errore e ha meritatamente vinto. Steiner poi ha trovato il modo di togliere il disturbo facendosi beccare con i rapporti irregolari al cambio; e si sa quanto possano contare i rapporti adeguati su di un circuito come quello del Principato.

I nostri piloti si sono presentati con una mentalità più di squadra, lasciando perdere gli individualismi, ed hanno ottenuto un risultato eccezionale.

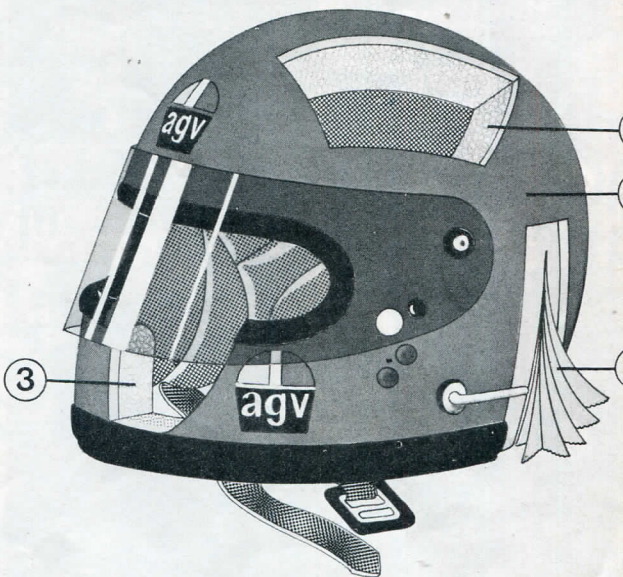
Presi uno per uno, sono stati i più forti sia sull'asciutto che sul bagnato (basta pensare alla rimonta di Xella dopo

essere stato artardato dallo staccabatteria), ma hanno avuto l'intelligenza di non farsi la guerra al momento della conquista dei primi tre posti. Ad esempio, Doneda c'è rimasto male che Del Fante non sia andato a caccia di Conti per il secondo posto, ma lo scoppo era quello di ottenere il successo di squadra ed è stato meglio così.

Questo particolare «spirito» dei nostri rappresentanti deriva anche dal fatto che quella italiana è l'unica squadra «preformata», uscita dalle selezioni di Vallelunga, mentre le altre nazioni formano la loro squadra in funzione della classifica al momento dei rispettivi campionati.

Molto forte è apparsa la squadra svizzera (Fuhrer aveva vinto a Monza una prova del campionato rossocrociato proprio la settimana prima di Montecarlo), ed anche la squadra olandese, mentre hanno deluso i francesi. Forse perché, non ostante il grande successo che la «Coppa» continua ad ottenere in Francia (hanno 125 iscritti quest'anno), i francesi sono più dilettanti, prendono la cosa con uno spirito più spontaneo, meno professionale, e subiscono sonanti sconfitte a confronto con teams più agguerriti, come il nostro.

"tanto, tutti i caschi sono uguali" mente sulla tua pelle



La sicurezza è Fiberglass.

- ① La calotta esterna dei caschi AGV è realizzata mediante la sovrapposizione dei sette strati di FIBERGLASS ignifugo impregnati con resina a trattamento autoestinguente. Questa particolare struttura garantisce un'eccezionale robustezza ed altrettanta elasticità, evitando la spaccatura del casco in caso di urto violento.
- ② I caschi AGV in fibra di vetro possono essere personalizzati con vari tipi di vernici poiché la struttura del FIBERGLASS è inalterabile nel tempo e non può venire attaccata da solventi, benzina, decals ed idrocarburi in genere.
- ③ La calotta interna antishock, in foam, ad assorbimento differenziato ha uno spessore costante di 28 mm. Questa importante caratteristica non si riscontra sempre nei caschi in plastica in cui la calotta esterna è unica per, tutte le misure e la calzabilità si realizza mediante diversi spessori del foam che viene ad essere inferiore alle norme di sicurezza per le misure maggiori e con un peso inutile in quelle minori.

I caschi AGV in FIBERGLASS non invecchiano nel tempo, anzi migliorano le loro caratteristiche di sicurezza e resistenza. I caschi X-3000 sono tra i pochi al mondo ad avere ottenuto la più severa e probante omologazione mondiale: BSI 2495/1977 (Inghilterra). Inoltre vantano le seguenti omologazioni: BSI 5361 (GB) NF (F) - AS 1698 (AVS) - SIS (S) E 22 (CEB) - DS (DK) - DIN 4848 (D) DOT (USA) - SABS (ZA) - A 622 (A) EMP (CH) - JABS (JAPAN) SFS (FINLANDIA).



Corri e vivi.



NON È STATA CORSA-ROULETTE
IL GRAN PREMIO MONACO F.3

PROST

«sbanchiere»

MONACO - Se il Gran Premio di F.1, pur nella sua particolarità, rimane inquadrato nel Mondiale Piloti, e ne è in fondo solo una tappa, la gara di F.3 che si disputa negli stessi giorni, anzi il giorno prima della prova di F.1, è una gara a sé stante, non valida per niente (se non per il campionato francese) ma non per questo meno interessante delle prove di campionato europeo. Oseremmo dire che vale di più, che è una prova unica, senza appello, di una importanza fondamentale per un giovane che voglia salire i gradini dell'automobilismo agonistico. Una prova molto particolare, un po' legata alla « roulette » così nota in questo Principato, che non possiede un autodromo vero e proprio, ma organizza annualmente due prove che per l'automobilista contano e come, il Gran Premio e il rally.

Particolare in quanto il tracciato è quello che è. Qui nessuno può fare prove pre-gara, oltre alle prove ufficiali di qualificazione, nelle quali bisogna dare subito il massimo se si vuole entrare nella griglia dei venti fortunati che prenderanno il via.

Qualcuno l'ha definita una gara stupida, forse perché non è mai riuscito ad emergere proprio su questo tracciato. Fatto sta che l'importanza della gara richiama piloti da tutto il mondo, e chi non ha in calendario questa prova fa i salti mortali per poterci andare. Di esempi in casa ne abbiamo almeno un paio di piloti che non facevano gare di F.3 da qualche tempo, ma per questa corsa hanno rischiato al massimo, e si sono giocati il loro gruzzolo di milioni tentando qualificazioni disperate o risultati quasi impossibili da ottenere.

Il fatto è che chi vince a Montecarlo, bene o male l'anno dopo finisce direttamente in un team di F.1. Non si capisce bene perché, ma è così. O almeno lo è sempre stato, nel novanta per cento dei casi. Non meravigliatevi quindi se vedrete il francesino Prost al Gran Premi, naturalmente su una « voiture » bleu (o gialla) visto che l'ultimo rampollo della scuola francese ha fatto e sta facendo con pazienza la trafila per arrivare in F.1.

A distanza di due anni dal successo di Pironi, proprio con la Martini a Monaco, Alain Prost è tornato alla vittoria, ma con il motore Renault. Alain Prost came back to victory, but with a Renault engine, after two years of Pironi's success, exactly with the Martini at Monaco



Anche a Monaco Prost è stato magnifico. Bisogna ricordare che ci aveva già corso più volte, prima con la F. Renault e poi con la F.3. Tra l'altro arrivava lanciato da una serie di vittorie nell'Europeo, che sta dominando in lungo e in largo, e questo, per una gara in cui la « carica emotiva » ha il suo bel peso, lo avrà certamente aiutato.

Ma l'aiuto maggiore certamente è arrivato dal suo team. Se ancora in molti non sono convinti sulla superiorità del motore Renault, che però ha almeno dimostrato di essere pari agli altri e soprattutto molto affidabile, credo che tutti quelli che hanno potuto vedere la squadra di Prost al lavoro siano convinti che è probabilmente quanto di meglio ci sia sul mercato.

A cominciare da quell'Hugues de Chaunac, direttore sportivo coi fiocchi, per continuare con Tico Martini, che ormai abbandonato l'impegno di F.1 è tutto dedito alla F.3, che gli sta dando grosse soddisfazioni. Dietro a tutto questo c'è naturalmente la Renault, con i suoi mezzi non certo esigui (il pilota ha a disposizione sempre almeno cinque motori che ruota dopo ogni turno di prova) e la Elf che garantisce una certa sicurezza a tutto il team. Tutto questo non per sminuire le capacità del piccolo pilota, pieno di brufoli, del quale si dicevano già meraviglie due anni fa quando vinse il campionato di F. Renault conce-

Serra, autore di una rimonta emozionante, ha così « brutalmente » infilato Alboreto alla « vecchia stazione » Serra, who moved up the field in an enthusiastic way, scratched past Alboreto at «Loew's» in a «harsh» manner



Guido Pardini, qui davanti a Necchi, Serra e Bleekemolen, ha fatto una buona gara con la Emiliani Dallara riparata in fretta dopo la violenta toccata nella 1. sessione di prove alla curva del «tabaccaio» (ATTUALFOTO)
 Guido Pardini, here leading Necchi, Serra and Bleekemolen, drove a fine race with the Emiliani Dallara, quickly repaired after the violent crash during the 1. practice session at «Tabaccaio» corner

dedo agli avversari ben poche chances.

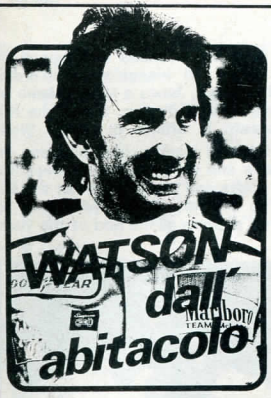
Gli italiani, che ad anni alterni con i francesi recitavano la parte dei protagonisti, pur non vincendo non hanno deluso ed ottenuto un risultato di massa, che ci avrebbe certamente premiato se ci fosse stata una classifica per squadre nazionali. Oscar Pedersoli ha finalmente trovato il suo giorno di gloria, non ha fatto errori ma non ci è sembrato in grado di attaccare il leader che ha corso sempre indisturbato. Forse ci avrebbe provato, se fosse stato secondo, Piercarlo Ghinzani, che ha più esperienza, ma la toccata alla prima curva di Santa Devota gli ha messo fuori uso il tubo di scarico mettendo in seria crisi il suo motore Alfa Romeo.

Anche il suo compagno di squadra Alboreto poteva finire meglio, se non fosse andato un po' troppo a cordoli schiodando la scocca che era stata appena ricucita poche ore prima. Chi ha tenuto duro, a denti stretti come sempre, magari rallentando un po' tutti gli altri (ma è noto che passare a Montecarlo è sempre molto difficile, poi con macchine molto simili e poco potenti lo è ancora di più) è stato Luciano Pavesi, anche lui senza tubo di scarico che abbiamo visto ruzzolare alla piazza del Casino. Poi anche lui ha dovuto farsi da parte all'incalzare del tandem Pardini Necchi, che ha fatto praticamente tutta la gara a ruota, finché non è arrivato «fiondato» Chico Serra che in vena di equilibrismi se li è bevuti tutti e due.

Insomma, per quest'anno è andata così. Poteva andare meglio, anche se in fondo la roulette è stata meno bizzarra del solito, facendo uscire quel numero che probabilmente anche noi avremmo giocato.



Primi giri al tornante della «vecchia stazione» del gruppo: Lujendijk davanti a Johansson, De Cesaris, Ghinzani, Cazzaniga e Mansell (CEVENINI)
 First laps, at the «ancient station» hairpin of the group: Lujendijk leading Johansson, De Cesaris, Ghinzani, Cazzaniga and Mansell



MONACO - Finalmente la mia cattiva sorte di Monaco è cambiata. Negli anni precedenti sono stato in pole, ho condotto la corsa o mi trovavo in seconda posizione e poi sempre la sfortuna mi ha derubato di un buon risultato. Quest'anno sono arrivato quarto. Sono partito dalla quattordicesima posizione e non ho superato nessuno nella mia strada verso il quarto posto e con ciò tre punti mondiali. Per una volta, è toccato a me approfittare dalle disgrazie e degli incidenti degli altri.

Quando si tiene presente che l'intero schieramento, dal più veloce al ventesimo e più lento, era compreso in 2,2 secondi, ci si può rendere conto fino a che punto il gruppo è competitivo (si riesce appena a schiacciare due volte le dita, in 2,2 secondi).

Abbiamo fatto dei progressi con la nostra Marlboro-McLaren, che nacque come M28, poi divenne la M28 A ed ora è la M28C. Tra le ultime modifiche ci sono delle revisioni alla sospensione anteriore, nella sistemazione nel telaio, dando un flusso d'aria molto più pulito sulla parte anteriore. Abbiamo anche un musetto più lungo che fornisce una maggiore deportanza anteriore e ci sono altri piccoli miglioramenti.

Il lavoro al pesante programma di sviluppo sulla 28 e la progettazione e costruzione di una nuova M29, sottopone l'intero team ad una tensione terribile, però si tratta di una tensione dovuta all'esigenza. Abbiamo bisogno di una macchina migliore di quella che abbiamo attualmente e ognuno sta lavorando al massimo, per ottenere proprio ciò.

Le istruzioni che Teddy Mayer mi ha dato prima del via erano quelle di scendere in pista e finire la corsa. Ho perso alcune posizioni alla partenza, semplicemente perché sembrava avere poco senso rischiare di agganziarsi con un'altra macchina, in quella folle mischia alla St. Devote e di nuovo nel tornante della vecchia stazione, per il gusto di cogliere un'occasione per portarsi dal 14. al 13. posto, quando mancano ancora 75 giri da disputare. Il che, come si è visto, ha portato i suoi frutti.

La regola d'oro a Monaco è «Non toccare niente», certamente non i cordoli o il guard-rail.

Monaco è un circuito veramente duro per la macchina, come ha dimostrato il grado di logorio meccanico. Ma è altrettanto duro per i piloti. Ci sono qualcosa come 2000 cambi di marcia in quella corsa e forse dieci

staccate in ogni giro.

Sono i muscoli della testa e della nuca che debbono sopportare la maggior parte delle scosse. Ogni volta che si frena, la testa salta in avanti e ogni volta che si accelera la testa scatta indietro. Le sollecitazioni a cui sono sottoposti i muscoli della nuca sono enormi. Di fatto, alla fine della gara i muscoli della nuca erano talmente stressati che non riuscivo a tenere la testa dritta.

Ho fatto venti e rotti giri di fendendomi da un'estremamente deciso Patrick Depailler. Ha fatto tre o quattro tentativi molto coraggiosi per passarmi, e soltanto negli ultimi giri ci è riuscito. Comunque due giri dopo che mi aveva passato si è ritirato e a quel punto, senza nessuno in giro a sfidarmi, ho proseguito con comodo fino al traguardo.

Un altro problema che si manifesta a Monaco, e maggiormente quest'anno con le velocità in curva più alte, è lo stomaco, che viene su e giù. A me ciò succedeva al Casinò, in seguito a un veloce cambio di direzione sinistra-destra. A Monaco non ci si preoccupa del pranzo, prima della gara...

Ed eccoci alla fine della prima metà della stagione, o di ciò che è diventato la metà, ora che il GP di Svezia è stato cancellato. Penso che tutti noi abbiamo delle opinioni contrastanti per quanto riguarda la Svezia. Non è mai stato uno dei GP preferiti e Anderstorp non si trova certamente in cima all'elenco di preferenze come luogo, ma è un Gran Premio e come tale dovrebbe essere conservato.

Balestre, che di rado sembra permettere che passi una settimana senza fare qualcosa che attiri le critiche, ha sbrigativamente ucciso la gara. Gli organizzatori svedesi si trovavano in difficoltà finanziarie e sono stati così onesti da comunicarlo a Balestre. Il giorno successivo ha annunciato l'eliminazione della gara e ventiquattro ore dopo gli svedesi hanno trovato uno sponsor con cui hanno firmato un contratto triennale, ma Balestre si è rifiutato di tornare sulla sua decisione del giorno precedente.

La fine, probabilmente per sempre, del GP di Svezia. Sulla sua lapide dovrebbero essere scolpite le parole... «Ucciso dalle mani di J.M. Balestre».

Si penserebbe che uno dei compiti dell'organo mondiale che governa questo sport fosse di appoggiare ed incoraggiare le gare maggiori e di non essere responsabile della loro eliminazione. Non credo che cancellare il GP di Svezia sia la cosa migliore da fare nell'interesse dello sport. E ritengo anche che il compito di un presidente sia quello di agire nel modo migliore e nell'interesse dello sport.

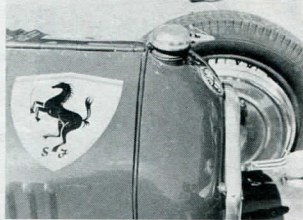
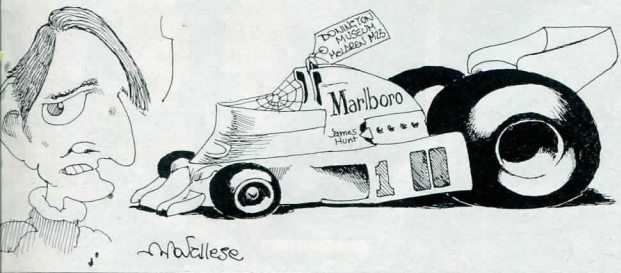
La corsa Pro-Car di Monaco è stata migliore di quella in Belgio. «Rega» e Niki si sono dati un'autentica battaglia ruota a ruota per il comando. Infine Niki è riuscito a passare, ma soltanto lasciando un bel paio di segni neri di gomma sulla porta della BMW M1 di Clay. Hans Stuck ha fatto alcuni testa-coda durante la corsa, di cui un innocuo... a condizioni di non essere seduto nella macchina del signor Stuck.

John Watson

I segni neri di NIKI

WATSON E IL RIFLUSSO:

E IO CHE AVEVO CHIESTO UNA MACCHINA MONDIALE...



Il vero, originale «cavallino rampante» della scuderia Ferrari sull'Alfa anteguerra. Sotto, Giacomoelli c'era con l'Alfa a Montecarlo...

The real original «Prancing Horse» of the Ferrari team on the pre-war Alfa. Below, Giacomoelli was at Monte Carlo with the Alfa...



Sulla Alfa Romeo 158 pilotata da De Graffenried è voluto salire anche Andretti. Sotto, Giacomoelli e Moss, che era presente come inviato TV-ABC Andretti wanted to climb into the Alfa Romeo 158, driven by De Graffenried, too. Below, Giacomoelli and Moss, who was present as TV guest



ECHI FRANCESI (PRIMA DEL DRAMMA - PATRICK)

LIGIER contro Montecarlo

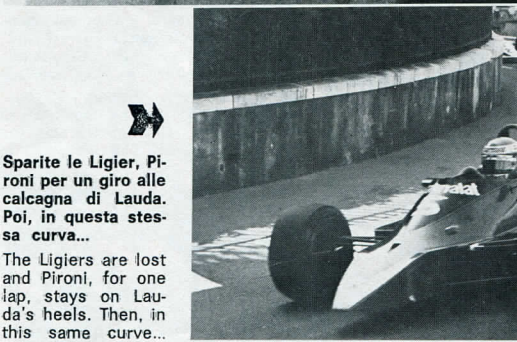
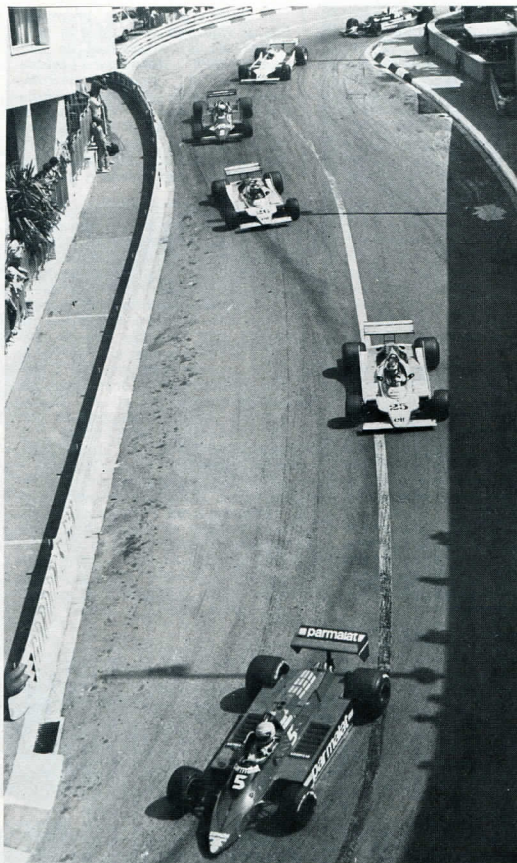
MONACO - Ai box della Ligier non risplendeva più la gioia dei primi successi della stagione e nemmeno la sicurezza che i responsabili della scuderia francese avevano ritrovato in Spagna. Ogni tipo di spavalderia e di sicurezza nella corsa al campionato del mondo è sparita in un baleno proprio a Montecarlo che fa parte integrante della Francia pur essendo un principato autonomo. Al direttore della scuderia francese Gerard Doucarouge abbiamo chiesto di farci il punto sulla prima parte del campionato del mondo 1979 che si è conclusa con il Gran Premio di Monaco visto che definitivamente in Svezia non si corre.

«Cosa volete che possa commentare se questa prima parte del campionato del mondo si è conclusa su un circuito come Monaco dove mi domando perché si fanno correre le formula uno. E' un circuito dove è assolutamente impossibile sorpassare e dove un pilota che va più forte di circa due secondi al giro è costretto a segnare il passo in quanto non ci sono punti dove effettivamente si possa sorpassare. Solamente colui che sta davanti può mantenere la gara come meglio gli piace, veramente sarebbe da eliminare dal giro dei Gran Premi validi per il campionato del mondo. L'esempio più pratico è stato quello di Depailler che è restato ben quaranta giri dietro Watson, pur essendo più veloce di lui di oltre due secondi al giro. Su questo circuito nessuno può difendere realmente le sue possibilità, in quanto una volta guadagnato alla partenza bisogna attendere perché non è possibile assolutamente sorpassare e Depailler non ha potuto assolutamente difendere la sua posizione nella classifica del campionato del Mondo. Per cercare di superare bisogna rischiare irrimediabilmente l'incidente».

«Più in là sempre nello stand della Ligier troviamo Patrick Depailler al quale rivolgiamo la stessa domanda, e cioè di farci il punto sulla prima parte di questo campionato del mondo che ha visto un netto predominio delle Ferrari e dei suoi due piloti Villeneuve e Scheckter. (In quel momento Patrick non poteva certamente pensare a quel che gli sarebbe capitato sette giorni dopo col deltaplano: n.d.r.)»

«Ho stabilito il nuovo record sul giro, una macchina eccellentemente preparata, ma non si può sempre vincere. Avevo un buon motore che è sempre andato bene, sfortunatamente non ho preso una buona partenza e sono stato bloccato da Lauda che aveva una macchina molto lenta che mi ha impedito di seguire le Ferrari. Poi alla curva della stazione Pironi mi ha spinto fuori letteralmente e lì ho perso tutte le possibilità di lottare per la vittoria. Mi sono battuto al limite delle mie forze per poter superare Watson, Piquet ed alla fine della gara ho dato il meglio di me stesso per tentare di andare a prendere Reutemann. A due giri dalla fine ho rotto il motore perché gli avevo chiesto forse troppo. Con questa prima parte del campionato che non è finita come prevedevo sin dall'inizio, posso affermare che non è finito il campionato del mondo. Certo che alla fine della prima metà della stagione non sono arrivato ad occupare la prima posizione, ma non ho ancora perso la possibilità di rifarmi nella seconda parte in quanto ci sono circuiti che si aggiungono di più alle caratteristiche della Ligier. La corsa al campionato del mondo mi preoccupa, ma non sono del tutto scoraggiato».

b. f.



Sparite le Ligier, Pironi per un giro alle calcagna di Lauda. Poi, in questa stessa curva...

The Ligiers are lost and Pironi, for one lap, stays on Lauda's heels. Then, in this same curve...

SPECIALE AUTOSPRINT

VIENNA - Niki Lauda ha tenuto con il fiato sospeso i giornali austriaci sin dalle prove per il GP di Montecarlo, offrendo loro materiale da scrivere in quantità. La «KLEINE ZEITUNG», che esce a Graz e Klagenfurt, ha creato una certa agitazione scrivendo domenica in prima pagina: «Lauda ne ha abbastanza di perdere. Vittoria o ritiro», e poi nella parte sportiva il giornale si chiedeva: «Lauda si ritirerà davvero?». Poi cita testualmente Niki: «Se non vinco oggi, mi ritirerò alla fine della stagione».

Dopo l'incidente con Pironi tutta la stampa austriaca è unanime pro-Lauda, con titoli aggressivi. Così ha scritto la «KRONEN ZEITUNG», il massimo organo austriaco, con Heinz Pruessler: «Niki Lauda vittima di un sanguinario al volante», per poi citare Lauda: «Ho sentito come cigolavano die-

tro di me i freni di Pironi, e sono subito scivolato giù per proteggermi, perché conosco queste cose da Tambay a Long Beach».

Helmut Zwickl ha scritto nel secondo giornale austriaco «KURIER»: «Attacco folle di Pironi a Niki Lauda. L'ex Campione del mondo è stato fortunato», e «Pironi duro: "Lauda ha chiuso"».

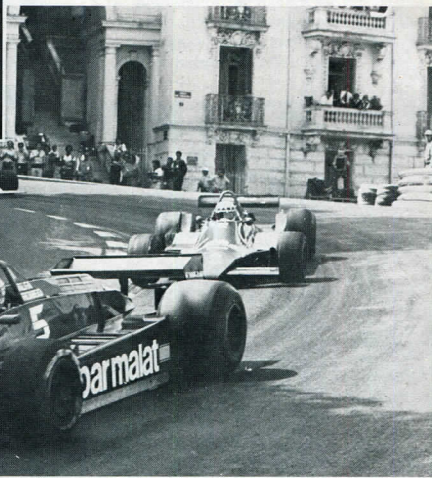
Il martedì seguente i due giornali dicevano: «E' davvero ridicolo: ora la colpa dovrebbe essere di Niki. Balestre minaccia il ritiro della licenza per non aver osservato la bandiera blu» (KRONEN ZEITUNG) «Lauda: 'Non hanno testa'» (KURIER).

Poi Lauda è diventato ancora più esplicito, se si può dare credito ai citati, dicendo su Balestre e la FISA: «Sono completamente pazzi. Con quelli non si può parlare. Sono curioso di sapere che cosa Balestre farà ora»... e ancora «Lì non si può sorpassare, perché la strada è bombata. L'unica possibi-

A sinistra, la Brabham di Lauda si frapponne fra le Ferrari in fuga e gli inseguitori, nell'ordine Depailler, Laffite, Pironi, Jones e Mass. Siamo fra la Vecchia Stazione ed il Portier. Sotto, che Niki a fine anno accetti le offerte di Walter Wolf? Left, Lauda's Brabham inserts itself between the escaping Ferraris and pursuers, being Depailler, Laffite, Pironi, Jones and Mass, between the Old Station and the Portier. Below, Niki will accept Walter Wolf's offers at the end of the year?



Lauda blu (di rabbia)



lità: si deve rimanere completamente sulla sinistra o sulla destra dopo la curva del Casinò, e in tutti i casi si deve frenare. Allora si ha una piccolissima possibilità. Ma io ero già completamente nella curva. Chi prova lo stesso a passare in quel punto è uno stupido. A meno che non lasci il passare quello dietro di me. Ma se Pironi ha creduto ciò, è ancora più stupido».

Sempre martedì si poteva leggere anche nella «SUEDOST-TAGESPOST»: «Lauda, Ritiro? Sciocchezze! Mi piace, continuerò a correre», e testualmente «...Al contrario, correrò sicuramente anche l'anno prossimo». Non sa soltanto per quale team. «Esistono diverse possibilità, che esaminerò, poi vedremo». Se non altro significa che Lauda ne ha piene le tasche della Brabham dopo due anni di insuccessi (aspirapolvere e vittoria a tavolino a Monza, a parte).

Hannes Ch. Steinmann

Cambia lo scarto nella classifica costruttori di F.1

La poca chiarezza regolamentare che caratterizza l'attuale gestione della Federazione Internazionale dello Sport dell'Automobile ha indotto in errore quanti, come noi, avevano cercato di «interpretare» il per molti versi sibillino notiziario FIA n. 135, intitolato «Campionato del Mondo di Formula 1 per il 1979».

In esso, erano contenute tutte le nuove regole che, da quest'anno, presiedono allo svolgimento del campionato della prima formula, ivi comprese prescrizioni tecniche riguardanti le vetture.

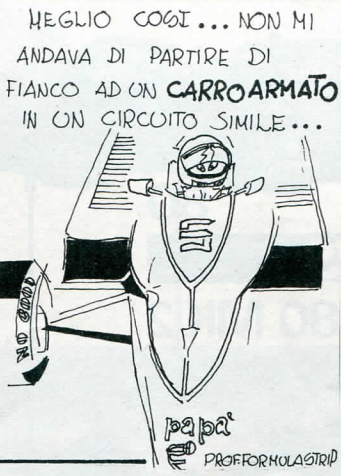
Nel caso specifico, l'errore riguarda la classifica della «Coppa Costruttori di Formula 1», quella speciale classifica per marche che, da quando è stata istituita, è sempre andata di pari passo con quella dei piloti.

Ebbene, da quest'anno essa non segue più il meccanismo dell'assegnazione dei punti per i piloti. Rimane infatti in vigore il regolamento precedente. Questo, nel bollettino FIA n. 135, non è scritto, ma ci dicono che fosse chiaramente specificato nel verbale della riunione FISA-FOCA che portò, a suo tempo, alla definizione dei nuovi punteggi e delle nuove regole.

In sostanza, mentre i piloti devono scartare punti dopo aver ottenuto 4 risultati in ciascuna metà del campionato, le marche devono scartare solo un risultato, il peggiore, così come facevano i piloti fino allo scorso anno.

Ripubblichiamo, pertanto, la classifica della Coppa Costruttori di Formula 1 così come è scaturita dopo il GP di Montecarlo:

Coppa Costruttori (dopo 1. parte)	Argentina	Brasile	Sud Africa	USA West	Spagna	Belgio	Monaco	Totale 1. parte
Ferrari	—	2	9	9	3	9	9	41
Ligier	9	9	—	2	9	6	2	37
Lotus	6	4	3	6	3	4	26	14
Tyrrell	—	3	4	1	2	4	—	14
Williams	—	—	—	4	—	—	6	10
McLaren	4	—	—	—	—	1	3	8
Arrows	—	—	—	—	—	2	1	3
Copersucar	1	—	—	—	—	—	—	1
Brabham	—	—	1	—	—	—	—	1



FITTIPALDI lascia la COPERSUCAR

MONTECARLO - Emerson Fittipaldi sta collezionando delusioni (pur dopo la... rianimazione delle prime prove di Montecarlo grazie a Caliri...). La nuova Copersucar F6 si è rivelata essere scarsamente competitiva (malgrado le somme spese per la sua costruzione) e l'ex campione del mondo è, ancora una volta, frustrato da un mezzo insufficiente. Malgrado ciò Emerson non pensa a lasciare le competizioni.

«Emerson non può ritirarsi in questo momento — ci ha detto suo fratello Wilson, il team manager e coordinatore della Copersucar-Fittipaldi — non può, dopo essere stato il più forte di tutti, lasciare di sé un ricordo mediocre. A fine stagione è facile che Emerson abbandoni definitivamente la speranza di riuscire a dare al Brasile un valido team ed una macchina competitiva e se ne vada per accettare una delle molte offerte che ancora gli giungono da squadre di primo piano».

— Senza Emerson Fittipaldi la Copersucar scomparirà dalla scena della Formula 1?

«Credo che la Copersucar abbia intenzione di continuare offrendo le sue macchine ad un giovane pilota brasiliano. Personalmente, mi domando come un giovane senza esperienza riuscirà a fare ciò che Emerson non è stato in grado di fare in anni di sforzi. Bisogna infatti dire che tutti i difetti della nuova F6 Emerson li aveva già individuati ed esposti ai tecnici dopo i primi dieci giri di prova ad Interlagos. Lui ha una tale esperienza che è in grado di capire immediatamente il comportamento di qualsiasi monoposto».

r. gr.

ANCHE sui giornali italiani è continuata, ma con un po' di imbarazzo, la difesa dell'ufficio di Lauda. Al di là di qualsiasi altra considerazione qualche altra ne aggiungiamo delle pagine di traiettorie non si concilia con la personalità del pilota-computer che, se non altro, proprio nella gara Pro-Car del sabato, ha sportellato Regazzoni a tosa pur di farsi strada. Il diritto di collisione, diventa un discorso diverso, specie per chi — quando non è stato coinvolto — ha avuto sempre parole dure per chi cambiava traiettoria (vedi accuse di Niki a Montecarlo, non rimasto certo coinvolto direttamente nella nota carambola dello scorso anno a P. d'Italia). Se Lauda fosse diverso sul piano umano, avrebbe compreso la lezione, ma il suo orgoglio non glielo permette. Lo dimostrano le sue affermazioniennesi.

Che cosa dice il CODICE SPORTIVO

Poiché si fa sempre un gran parlare di regolamenti, ma spesso non sono conosciuti nella loro esatta dizione, ecco quale è l'articolo che nel Codice sportivo internazionale, tratta l'argomento legato all'episodio della discesa del Mirabeau a Montecarlo:

«...CAPITOLO 3 - CONDOTTA DI GUIDA SUI CIRCUITI

SORPASSI

a) Durante una gara una vettura che si trovi sola sulla pista può utilizzare tutta la larghezza di detta pista. Tuttavia, quando è raggiunta in un rettilineo da un'altra vettura la cui velocità, sia temporaneamente che costantemente superiore alla sua, il pilota deve accordare il diritto di sorpasso all'altro veicolo spostandosi a lato per liberare il passaggio sull'altro lato.

b) Se il pilota della vettura raggiunta non sembra utilizzare bene il suo specchietto retrovisore, i segnalatori dovranno avvertirlo con la bandiera blu

per avvisarlo che un altro concorrente cerca di superarlo.

Il pilota che non terrà conto della bandiera blu potrà essere penalizzato con una ammenda inflitta dai commissari sportivi.

Infrazioni sistematiche o ripetute potranno causare l'esclusione dalla corsa dei contravventori.

c) Le curve, come le zone di staccata o di uscita potranno essere affrontate dai piloti a loro piacimento ai limiti della pista. Il sorpasso, tenuto conto delle possibilità del momento, può effettuarsi a destra o a sinistra. Tuttavia manovre suscettibili di ostacolare gli altri piloti, come prematuri cambiamenti di direzione, avvicinamenti volontari dei veicoli all'esterno o all'interno della curva o anormali cambiamenti di traiettoria sono strettamente vietati e potranno essere penalizzati, a seconda dell'importanza e ripetizione dell'infrazione, con ammende fino all'esclusione dalla corsa. La ripetizione di una condotta pericolosa potrà causare l'esclusione dalla corsa...».



Gomme morbide per Niki, nelle prove. Grazie ad esse, Lauda aveva ottenuto il quarto tempo Soft tyres for Niki in practice. Thanks to them Lauda gained fourth place on the grid