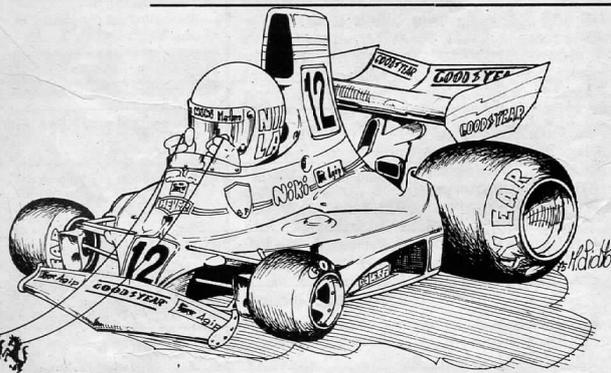


Inchiesta - lampo tra i rivali della **FERRARI '75:**

quale di questi 4 fattori ha più contribuito al ritorno da iride?

IL PILOTA - LA MACCHINA - IL MOTORE **L'ORGANIZZAZIONE della SQUADRA**

Quanto vale LAUDA?



Si è sempre detto: della 312T - si sfruttano tutti i cavalli

LE IPOTESI per arrivare al nocciolo di questa questione non sono d'altronde poi tante: c'è **UN PILOTA**, c'è **UNA MACCHINA**, c'è **UN MOTORE**, c'è **UNA ORGANIZZAZIONE** con tanto di pista privata a Fiorano, e ci sono i molti, tanti soldi che la Fiat versa nelle casse del reparto sportivo del Commendatore.

Chiedendo in giro un giudizio sulla Ferrari e su Niki Lauda, abbiamo anche ventilato una proposta: « **Quale di questi elementi, se fosse possibile, vorrebbe avere da Ferrari, per poter essere sicuro di batterlo l'anno prossimo?** ».

TEDDY MAYER

d. s. **Mc LAREN**

Teddy Mayer,
direttore sportivo
della McLaren,
qui con il
suo numero uno
Emerson Fittipaldi

Almeno sei piloti si equivalgono...

« **La Ferrari** — risponde **TEDDY MAYER**, responsabile della **Mc Laren** — è oggi un buon team, forse non il migliore, ma certo il più organizzato. Hanno i soldi, hanno le idee chiare e soprattutto hanno quella sicurezza nelle loro possibilità che forse lo scorso anno non avevano. Credo che il titolo di Niki sia dovuto al sommarsi di tutti questi fattori, più che ad una effettiva marcata superiorità del pilota nei confronti degli altri. Infatti, secondo me, ora come ora in pista ci sono almeno sei piloti che possono equivalere come doti individuali l'austriaco. Quanto a quello che piglierà della Ferrari, se mi fosse concesso, mi basterebbero i loro motori, niente altro ».

A non credere ancora con ferma certezza al titolo mondiale di Niki Lauda e della Ferrari sono rimasti oramai solo gli uomini di Maranello. In campo opposto la partita è ormai considerata definitivamente chiusa. Tutt'al più Tyrrell, Ecclestone e soci parlano di questo « **Mondiale '75** » solo per cercare di capire su quali basi abbia poggato la sua superiorità la casa modenese. Magari per anticipare le mosse con cui presentarsi al campionato del prossimo anno.



Frank WILLIAMS

con quei
loro motori

Più esplicito nel tessere le doti della squadra del cavallino **FRANK WILLIAMS** « **Ferrari?** Una squadra perfetta sotto tutti i profili, amalgamata in tutte le sue componenti, macchine, motori, piloti, organizzazione, per quest'anno era impossibile batterla. Niki Lauda dal canto suo è un grosso campione. Non è ancora un "numero uno" in assoluto, ma ha la stoffa per poterlo diventare. Il segreto per diventare come la Ferrari? **Avere i loro motori e la affidabilità messa in luce dalla 312 T quest'anno** ».





KEN TYRRELL

general manager

per carità,
non
scomodiamo
FANGIO,
CLARK
e **JACKIE**

Con molto fair-play britannico **KEN TYRRELL** offre la sua opinione: « E' troppo facile parlare della Ferrari solo oggi. La squadra mo-

denese è da sempre una delle migliori. Quest'anno alle solite qualità ha aggiunto anche qualcosa in più ed è stata semplicemente superba e per me come per tutti gli altri debbo dire, molto sportivamente, che è stato piacevole ed interessante poterle essere contro come avversario. Niki Lauda? Un ragazzo molto preparato e molto intelligente, che ha saputo sempre trarre il meglio dal meglio. Ma non paragoniamolo a nessuno. La storia del mondiale è fatta da Fangio, Moss, Clark e Stewart. Secondo me a tutt'oggi siamo ancora fermi lì. Quanto al resto, datemi i soldi della Fiat e vi faccio vedere io se Cosworth non riesce a mettermi assieme un motore con i cavalli del boxer ».



Uno dei più autorevoli personaggi interpellati nel corso della nostra mini-inchiesta, Ken Tyrrell, l'uomo dei tre titoli mondiali di Stewart

Bernie ECCLESTONE

manager Martini - Brabham

Graham HILL

manager EMBASSY

Datemi
la 312 T...

Con i soldi
della FIAT...



A denti stretti, anche il «padrino» **BERNIE ECCLESTONE** (a stare a quelli della McLaren il tormento del diluvio di Zeltweg sarebbe terminato solo quando il piccolo manager della Brabham, a mò di imperatore romano, avrebbe mostrato il pollice verso l'alto al direttore di corsa, tanto è vero che quando Tyrrell invitò Fittipaldi a prepararsi a riprendere la corsa sospesa, un meccanico della McLaren disse al brasiliano «è matto, Bernie ha già detto stop»), accetta di parlare della squadra che ha relegato il suo Reutemann nelle posizioni di rincalzo:

«Per Ferrari è stata un'ottima annata. Tutto ha funzionato come doveva e siccome, da Montezemolo a Lauda, ai tecnici, ai meccanici, sono tutti ottimi professionisti è anche giusto che alla fine abbiamo vinto. Ma giudichiamo obiettivamente quanto altri direttori sportivi, quanti altri piloti, quanti altri tecnici e meccanici ci sono in giro allo stesso livello di quelli della Ferrari: con questa domanda posso cioè rispondere a tutto il resto. Datemi la «312 T» e con i miei piloti, i miei meccanici e i miei tecnici il mondiale lo vinco io».

GRAHAM HILL, neofita nel seguire i Gran Premi dai bordi della pista anziché dall'abitacolo di una monoposto conclude: «La Ferrari come team è indubbiamente stato nel 1975 il migliore di tutti. D'altronde, con le possibilità finanziarie che hanno avuto quest'anno, gli italiani hanno potuto presentarsi in pista sempre con il meglio di qualsiasi cosa dal punto di vista tecnico. E' una situazione di cui ha saputo avvantaggiarsi prima di tutti Niki Lauda. L'austriaco è molto bravo come pilota. Probabilmente non è il più veloce, ma farà una splendida carriera lo stesso. Perché, a differenza degli altri, nonostante la sua giovane età ha già raggiunto quella maturità e quell'esperienza che abbinata alla sua naturale intelligenza e sensibilità gli dovrebbe permettere di rimanere in cima ancora per molto tempo, anche nel caso andasse via dalla Ferrari. Per portare la mia squadra a livello della Ferrari? E' semplice: mi basterebbe avere le possibilità finanziarie che la Fiat garantisce a Maranello».

Questa inchiesta
è a cura di **TITO ZOGLI**

**MIMICHA, HELENA,
BARBRO e ELDA: tre
contro uno**

**Più tenere
le mogli
dei rivali di
NIKI, ma...**

Le signore dei box sono state tutte in genere «catturate» da Lauda, che evidentemente ispira tenerezza. A destra, Helena Fittipaldi premata

A PPOLLAIATE SUI trespoli dei box sempre indaffarate con i cronometri forse per celare l'ansia di sapere proprio uomo impegnato nella settimanale sfida alla velocità, le mogli dei piloti hanno però anche la sensazione immediata diretta attraverso i loro «cronologici» di come vadano effettivamente le cose in pista. Perciò ci è sembrato giusto sentire, accato alle opinioni dei «team managers» che cronometri alla mano giudicano il valore di questo o di quel pilota, anche quelli di chi vive le corse altrettanto da vicino altrettanto con il «termometro delle lancette».

«Niki Lauda — esordisce **MIMICHA REUTEMANN**, — anche se per mezzo punto non può ancora considerarsi al riparo dagli attacchi di mio marito, secondo me è già campione del mondo. Sono contenta per lui, ma se il titolo è il giusto premio alle sue fatiche, questo non significa però che Niki sia migliore in senso assoluto. In pista ci sono almeno altri cinque o sei piloti che lo eguagliano come Emerson, Carlos mio marito

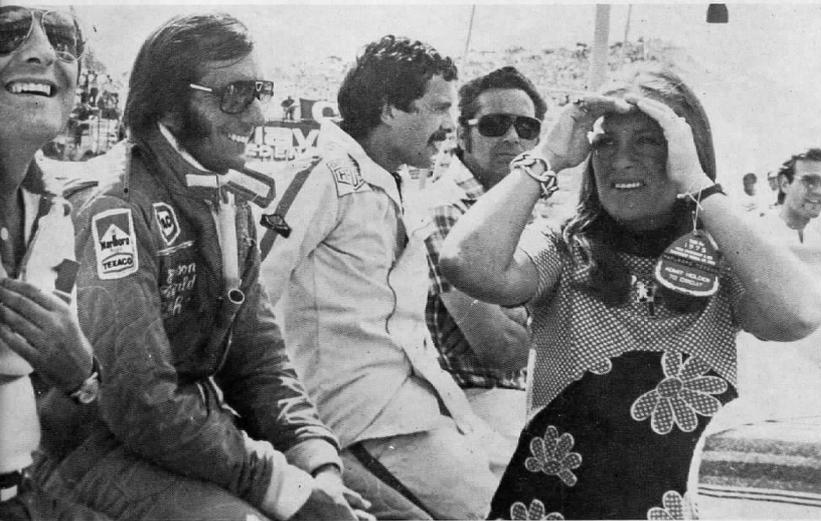
LAUDA non ha

P er una di quelle combinazioni che a volte la sorte gioca, a Zeltweg nell'area dietro ai boxes riservata ai camion dei «teams» di F. 1, accanto a quello della Ferrari c'era il piccolo furgoncino della «Surtees Racing Team», quello con il quale «big John», sempre più in difficoltà finanziarie, si è ridotto a trasportare la monoposto di Watson.

Per l'uomo che per ultimo ha portato una Ferrari alla conquista del titolo iridato c'è stata così la possibilità diretta di vedere da vicino il lavoro del «team» che oggi, ad undici anni di distanza, sta per riportare a Maranello lo stesso titolo.

— «Cosa pensi John, cosa è cambiato e rimasto della Ferrari che conoscevi tu?».

«Di rimasto c'è solo quel rosso sulle macchine e quel cavallino sul musetto, che volente o nolente, sono nel cuore non soltanto mio ma di chiunque si sia avvicinato allo sport dell'automobile in questi ultimi trent'anni. Di cambiato c'è molto. C'è innanzitutto una mentalità diversa. Se-



pace, Peterson, Hunt. Niki ha solo avuto la fortuna rispetto a questi piloti di avere quest'anno la macchina migliore e il motore più potente. In ogni caso però sono contenta per lui. Mi fa tanta tenerezza con quel suo fascino da ragazzino per bene».

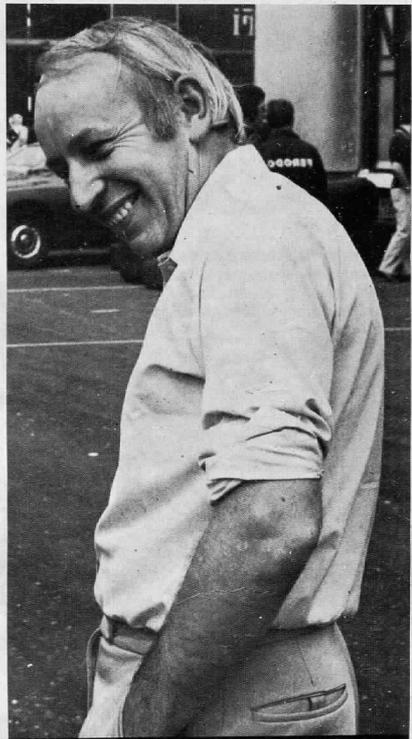
Suscitando la curiosità di tutti, Mimicha compresa, invece la moglie di CARLOS PACE sordisce dicendo «Niki non vince il mondiale. So bene che alla fine non ce la farà. Forse perché mi fa invidia pensare a tutto quello che la Ferrari gli ha messo a disposizione quest'anno, mentre i nostri mariti poveretti hanno dovuto sempre arrangiarsi. In ogni caso sono d'accordo con Mimicha: se Niki diventa campione del mondo, non è certo il pilota migliore del mondo, in questo momento. Con questo sia ben chiaro che non ho niente contro Lauda. Al contrario come uomo Niki è molto simpatico, come si dice, mi solletica».

HELENA FITTIPALDI abdica invece al suo titolo di «prima signora degli autodromi» a favore di Marielle Lauda, con molto stile con molto charme «Niki è campione

del mondo sono felice per lui perché se lo merita, anche se ovviamente mi avrebbe fatto più piacere se a vincere fosse stato Emerson. Fra quelli che corrono in F.1, adesso le distanze si sono molto ravvicinate e almeno per cinque o sei le differenze sono sfumature. Tuttavia questo non significa che Lauda quest'anno non sia stato il migliore di tutti. Certo ha avuto la Ferrari da guidare, ma anche con questo, io credo che il merito sia tutto suo, o almeno al 60%. E poi così carino, così «niño» che come donne non si può non essere contente che a vincere sia stato lui».

«Niki è un campione, molto veloce e molto preparato, precisa BARBRO PETERSON, al pari di Helena Fittipaldi divisa tra gli obblighi verso la professione del marito e la imminente maternità «E come dice sempre anche Ronnie avrebbe avuto la possibilità di affermarsi anche in un'altra squadra che non fosse stata la Ferrari. D'altronde noi lo conosciamo bene sia professionalmente che sul piano umano, perché all'epoca della F.2 con la March eravamo sempre insieme».

Un «giudice» extra: il campione del mondo ferrarista di undici anni fa



John SURTEES

Avuto come me i nemici da battere in casa...

condo me, per la prima volta quest'anno alla Ferrari c'è stato un lavoro di équipe. Se si aggiunge questo fattore ai molti soldi della Fiat, si capisce perché solo adesso si raggiungono dei traguardi che in teoria si sarebbero dovuti conquistare molto tempo fa. Anche così, visivamente da lon-

tano, si capisce che alla Ferrari adesso lavorano meglio che in tutti gli altri anni, e soprattutto lavorano d'accordo».

— «Ma da Surtees a Lauda a Maranello che differenza c'è stata?».

«C'è un'altra macchina: la "312 T". Una monoposto lavorata diversamente,

preparata professionalmente in ogni suo particolare. Io cosa avevo? Un buon motore e la fortuna di avere sempre avuto i meccanici dalla mia parte. Niki invece, che pure da parte sua è un ottimo professionista, ha anche la fortuna di avere trovato della gente diversa, disposta a lavorare nell'interesse comune e non solo per il semplice tornaconto personale. La differenza è tutta qui, lui va a correre pensando solo agli avversari, mentre io allora gli avversari li avevo prima che in pista in casa. Ecco perché dico che, mentre ai miei tempi forse solo con la cocciutaggine e la mia voglia di lavorare ho potuto affermarmi, tanto è vero che, dopo, gente dotata come Amon o Ickx ha fallito, oggi molti altri piloti al posto di Lauda con la "312 T" avrebbero potuto vincere il mondiale. Infatti credo che Niki, pur essendo un ottimo ragazzo, intelligente e preparato, capace di utilizzare sempre al meglio le risorse della macchina e dei tecnici che gli sono alle spalle, non sia assolutamente il pilota migliore oggi nelle gare di F.1.

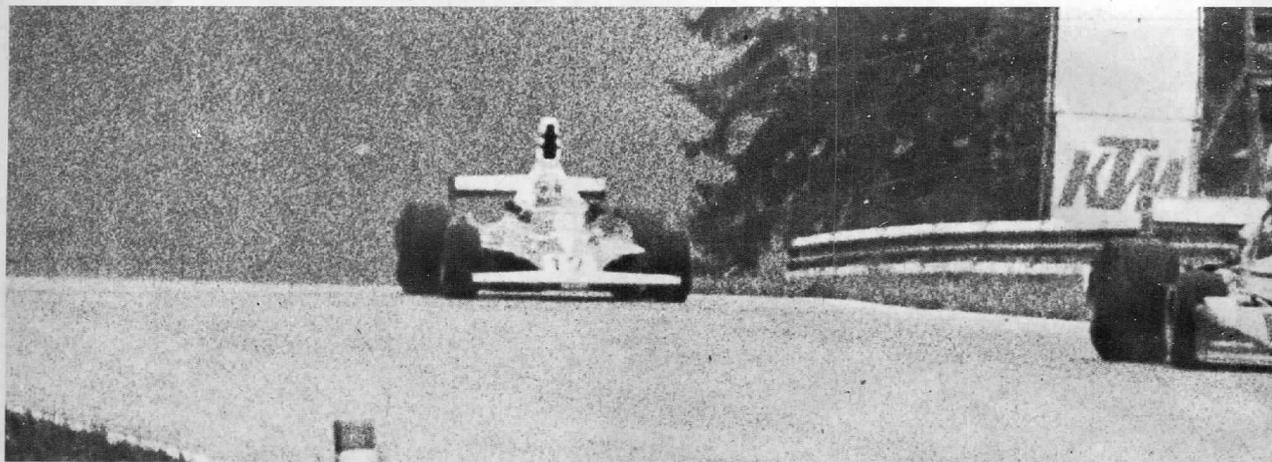
L'età (giusta) dei campioni

● GRAHAM HILL si è affermato come il più vecchio appartenente alla Gran Prix Drivers Association. Con i suoi 46 anni, Graham è esattamente due volte più vecchio del suo giovane protetto nei GP, Tony Brise. Il secondo più vecchio dei corridori in attività con l'età di 38 anni, è col povero Donohue, Vittorio Brambilla. Il rimanente del gruppo forma una tabella interessante:

Regazzoni, Andretti	anni 35
Reutemann	anni 33
Lombardi, Merzario	anni 32
Peterson, Laffite, W. Fittipaldi	anni 31
Depailler, Ickx, Pace, Migault	anni 30
Watson	anni 29

E. Fittipaldi, Mass, Jarier, Jones	anni 28
Evans, Hunt	anni 27
Lauda	anni 26
Scheckter, Pryce	anni 25
Brise	anni 23

Le statistiche sono rinomate per il fatto che provano tutto ciò che si vuole che esse provino, ma sembrano indicare qui che la gioventù sia forse più importante dell'esperienza, in questi tempi. Un fatto curioso che è emerso è che Tom Price, Bob Evans e Jackie Stewart hanno l'11 giugno come loro compleanno, ma in anni diversi: Stewart 1939, Pryce 1949 e Evans 1947.



Qui sopra, Brambilla con la March-Beta ha appena superato, sulla scia di Hunt, la Ferrari di Lauda, dopo una bella rimonta dal sesto posto

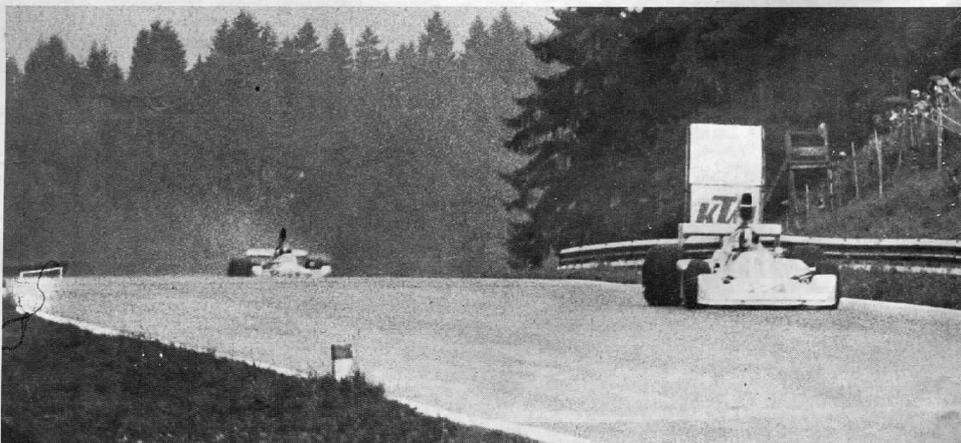


Un giro dopo, Vittorio è in vista di Hunt. Quando lo supererà, Lord Hesketh sgraverà gli occhi, e per crederci ficcherà il naso nel contagiri sempre perfetto di Michele Dubois



● Il momento chiave d'Austria, più che questo immortalato dalle foto è piuttosto quello del 28. giro, quando Lauda si è fatto passare anche da Peterson oltre che da Mass e Pryce come era successo poco prima. Il d.s. Montezemolo si è affannato alla fine della gara, dopo lo choc del risultato a dichiarare che Lauda ha sofferto molto di acquaplaning e non aveva l'assetto da bagnato. L'acqua c'era sì, ma c'era per tutti. Anzi c'è da sottolineare che, rivisto il GP nella nostra registrazione in moviola, ci ha ricordato che Lauda è andato forte all'inizio quando le ruote sollevavano fontane d'acqua. Ma si è fatto passare dopo il 12. giro, quando la pioggia si era calmata e anzi si parlava già

di cambio di gomme! Poi è tornato a piovere e la « crisi » di Lauda si è accentuata. Il d.s. Montezemolo ha anche accusato i dirigenti della CSI di starsene comodamente al caldo a bere whisky, invece di interessarsi di quanto stava succedendo sulla pista. Però è significativo che la sospensione della corsa sia andata a chiederla solo a Lauda superato. Che poi essa sia stata data al 29. quando Niki ha perso il quinto posto, vuol dir poco. Fortuna allora che non si sia aspettato il chilometraggio percentuale per dare il punteggio pieno, perchè il ferrarista avrebbe potuto perdere anche quel mezzo punto, vista la crisi psicologica in cui era piombato...



Nelle cifre c'è sempre la verità dei risultati

Così i più veloci sul bagnato



Ecco le velocità lette sullo speciale computer Heuer, quando la pista era bagnata per la pioggia:

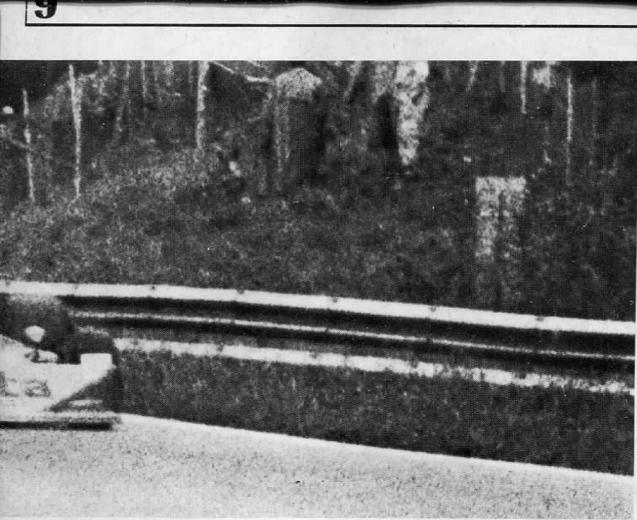
233 Km/h	Hunt
232 Km/h	Brambilla
231 Km/h	Peterson, Andretti, Brise
230 Km/h	Regazzoni, Donohue, Reutemann, Fittipaldi, Pryce, Evans
229 Km/h	Lunger
228 Km/h	Depailler, Pace, Lauda
226 Km/h	Stommelen, Amon
224 Km/h	Jarier

ZELTWEG - Come aveva previsto il « Bernacca » austriaco, sabato è piovuto. Era una previsione questa valida anche per la domenica, ma poi tutti se ne sono dimenticati... durante le prove con l'acqua l'Heuer aveva installato un pannello elettronico quasi davanti ai box che dava simultaneamente la

velocità e il numero della macchina a cui questa velocità era stata rilevata.

Il punto era esattamente, giova ricordarlo, all'inizio del rettilineo dei box, dove i piloti, uscendo in terza dalla curva a destra che immette in questo rettilineo, innestano la quarta. Quando pioveva forte sono sta-

te rilevate queste velocità delle varie macchine. Guarda caso le più veloci sono state quelle che hanno figurato poi al vertice nel Gran Premio bagnato del giorno dopo... Come dire che i « piedoni » del sabato sono andati forte anche alla domenica, mentre i « piedini » sono rimasti tali anche in gara...



...ma Ferrari come l'ha presa?

Non mi piace vincere con i mezzi-punti

Quando Enzo Ferrari avrà letto le voci concordi dei suoi rivali nelle pagine precedenti, con le risposte al «perché» undici anni dopo (finalmente), una monoposto rossa torna al titolo iridato F.1, proverà un pizzico di dispetto prima di tutto per quel ricordargli i «soldi della Fiat» (ma, come si dice? Chi semina vento... con quel che segue. Non era lui forse che negli anni pre-1969 non faceva che lamentare le difficoltà della sfida da David, contro il Golia allora Ford?). La «carta vincente» assegnata al suo motore boxer lo riappacificerà però con gli «assemblatori» battuti. Perché, c'è da scommetterci, superato il primo moto di stizza, quando alla diretta tivvù dall'Austria ebbe a vedere Lauda infilato a ripetizione dai rivali più scatenati senza accennare una reazione (anche quando doveva pur capire di star compromettendo la famosa certezza matematica anticipata) avrà considerato che — in fondo — quella resa di Niki serviva a mantenere il principio che più gli sta a cuore. Cioè è la Ferrari-macchina che vince, non il pilota!

Ruppe con Nuvolari 40 anni fa proprio a questa insegna; ha liquidato i suoi campioni del mondo (da Fangio, a Hill a Surtees) appena possibile, proprio perché non pretendessero di affermare la loro decisività in quei traguardi; ha sopportato e poi fatto a meno dei piloti italiani per dover dividere il meno possibile il merito dei successi.

Quel Brambilla che gli ha «bruciato», in una corsa tra fontane d'acqua, i transistor del computer made in Fiorano, se alla lunga lo ha certo irritato per i famosi «titoli del lunedì» che gli ha rubato, lo ha però agevolato nel far capire a tutti che Lauda è il perfetto «accessorio» che cercava nell'abitacolo. Campione del mondo è la 312T Ferrari con i cavalli in più del boxer, non tanto il pilota che per parte sua — come dicono gli altri esperti — non è un superman del brivido, ma solo un valido guidatore sul livello pianificato dei cinque-sei maggiori.

A ventiquattro ore dalla corsa di Zeltweg queste cose Ferrari non le dice. Ma in realtà l'auricolare del telefono te le fa capire da quello che non dice. Difende sì Lauda «...l'aquaplaning lo ha messo in difficoltà, poi si è messo in allarme per una sbandata che gli ha fatto vedere vicino il guardrail. E che c'era da arrischiare? L'aveva fatto vedere all'inizio che poteva andarsene. Quando quegli scatenati gli si son fatti sotto li ha lasciati andar via, tanto dai boxer gli dicevano che Fittipaldi e Reutemann erano ben dietro... Calcolava di poter tenere quei due punti «matematici», poi ha ripreso a piovere e anche Regazzoni mi ha detto che era difficile vedere i segnali. E quando Peterson lo ha passato, Lauda ha pensato che fosse doppiato...».

La difesa d'ufficio, che echiaggia chiaro le tesi telefonategli a caldo dall'assistente

Montezemolo, non si avverte però accalorata. E' distaccato il «Drake». E anche all'exploit di Brambilla, che pur gli si conosceva simpatico, concede poco: «Regazzoni mi ha detto: quando me lo son visto che metteva le ruote sull'erba per passarli, oddio, mi son detto, è la fine del mondo! Guarda come va; che passi...» Poi stop. Non una parola di più. Forse teme lo spunto polemico. Che comunque non val più la pena agitargli. Lascia piuttosto il fair-play un attimo, quando accenna alle polemiche dello stop, ritardato

sono tutti in ferie e io Presidente son qui...». Come evitargli un ...appuntamento, proprio perché già tre anni fa lei garantiva che era in pensione! Che pensionato!...

Ma lui segue il suo filo, non raccoglie: «...Certo, si è ridotto il vantaggio, questa T2 per il '76 è più che necessaria. Vedrà, vedrà, avremo risolto tutti i guai di questa T...». Ma finché ha un motore così, che non rompe... «Certo, è affidabile, vede cosa vuol dire materiale fresco sempre?... Si però lei sbaglia. Anche la macchina, anche il telaio hanno contato...». Sì, ma quel motore! Lo dicono tutti, ha fatto rompere: Cosworth...

Torna la deviazione del tiro, sembra che ora inseguia un suo discorso segreto. Sembra che il distacco, il fair-play covato, la ...digestione in fondo pesante di questa ennesima suspense post Zeltweg, non trovi più argini nel distacco asettico delle dichiarazioni controllate. E sbotta: «...sarà giusto, ma certo che vincere di mezzo punto, che vuol dire? Giocare con questi punti a contagocce! Non possiamo finire questo mondiale senza una vittoria. Bisogna vincere, adesso. Sennò si finisce solo per far ricordare un finale banale. Gli ultimi risultati son quelli che si ricordano. Adesso ci vuole una bella vittoria...».

Non lo dice ma pensa a Monza, il 7 settembre. E' giusto. Ci sono anche quei fischi di quattro anni fa che gli scottano ancora. Da allora non ha voluto più andarci a Monza. Ma quest'anno ci andrà, anche se con i suoi collaboratori che lo sollecitano ancora nicchia, dice che no, non vuol andare adesso a fare la passerella, a raccogliere gli applausi ora che tutto è facile, è quasi fatto. Però si capisce che vuol essere convinto. Perché è umano ci torni a Monza, ci vada a risentire l'abbraccio affettuoso degli appassionati che, pur tra delusioni e irritazioni per certi preconcetti, gli perdonano tutto. Anche che insista a non voler dar una macchina a un pilota italiano, non uno di quelli da umiliare a corsi di guida da scolaretti in quel di Misano con la B3, uno di quelli già maturi. E che gli danno «dispiaceri» come Brambilla.

Sì, dovrà pur prenderseli quegli applausi. Tanto più che se ci va, al solito, sarà per le prove, il venerdì o il sabato (ormai non dorme più fuori casa e non è più prevista la notte da trascorrere al rituale S. Eustorgio di Arcore).

Per le corse alla domenica è dal dopoguerra che si rifiuta spettatore. L'unica e l'ultima volta che fece eccezione fu proprio a Modena, quando si corse l'ultima F.1 all'aerodromo di Behra, con la Maserati, batte d'un soffio Musso con la Ferrari. E' stata la prima e l'unica volta che ho visto Ferrari vedersi un Gran Premio in «diretta». Adesso però c'è la televisione (a colori) nello «studio» di Fiorano...

Marcello Sabbatini

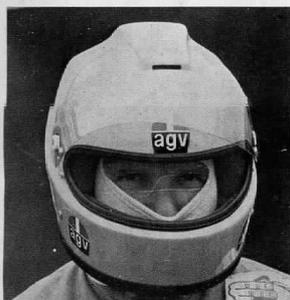
Per la vittoria di Brambilla in Austria

La March vorrebbe tutti i nove punti

FERRARI, 28. — La March, solitamente, per cui, stando alla tesi della March, se essa è stata capace di...
...di...
...di...
...di...

● A giudicare da come mostra di pensarla Ferrari sulla necessità di un «dulcis in fundo» vincente pieno (il DRAKE sogna Monza) non è che questa iniziativa della MARCH possa certo apparargli. Il quotidiano sportivo FIAT di Milano si affretta infatti a commentare che l'eventuale «punteggio pieno» garantito a Brambilla significherebbe anche quel PUNTO famoso per Lauda. Il che fa capire che l'iniziativa della MARCH (alla quale che Brambilla prenda 9 o 4 punti e 1/2 nel mondiale non serve proprio se non sul piano simbolico) deve avere avuto ispiratori più interessati. Magari per pareggiare la cortesia di Silverstone. Comunque è un reclamo campato in aria. Anche concesso che il direttore di corsa abbia sbagliato a non usare la bandiera rossa (da esporre, anziché quella a scacchi per le gare sospese prima del 60% di percorso compiuto), l'errore tecnico non muta la realtà del mezzo punteggio. Al limite un «vizio» del genere potrebbe far annullare del tutto il verdetto non capovolgere! E con i tanti avvocati che purtroppo ora girano nel mondo della F.1, questo almeno si dovrebbe sapere, prima di esporsi a gaffes legali del genere!...

o anticipato secondo i gusti: «...Certo che quel Tyrrell è un duro. Sbraitava per ricominciare...» Viene spontaneo stuzzicarlo «...Già, se al posto di Bernie il Piccolo, ci fosse stato Tyrrell con i piloti meglio piazzati nel mondiale dietro a Lauda, non sarebbe stato così facile! La resistenza alternativa negli ultimi due Gran Premi sarebbe stata meno remissiva...». Ma non raccoglie e devia «...eh, il margine che avevamo si è ridotto, ridotto tanto. Io son qui, a estate piena, solo o quasi in questa azienda, a preparare due motori per Monza. I miei collaboratori



Al Nurburgring, Vittorio Brambilla aveva provato questo nuovo tipo di casco integrale, con presa d'aria

Lo sfogo di BRAMBILLA

Accusa FERRARI, ma continua a mendicare una 312 T (per il '77...)

Il telefono di casa Brambilla alla Birona ha riposato poco questa settimana. Un trillo continuo. Ma tra le telefonate che più ha apprezzato il Vittorio c'è stata quella di Arturo Merzario:

— Ehilà, vecchio, gliel'hai fatta vedere, eh?... Bravo complimenti!

— Grazie Arturo, tu sai bene cosa si prova, grazie sai, mi fa piacere questa tua telefonata. Vedrai... vedrai, che prima o poi toccherà anche a te. E' dura per noi vincere, ce lo sudiamo. Ma fa un piacere matto di più, vero?

Naturalmente questa è la libera cronaca di un colloquio però reale, che si è tutto svolto in Brianzolo-comasco martedì scorso. Un simpatico scambio in quale Merzario ha evitato di aggiungere: hai visto che avevo ragione? Sarà stata dura per te, ma è stato meglio così! Te lo dissi che era inutile andare a mendicare una Ferrari a Maranello!...

Accadde lo scorso inverno. E quando Merzario seppe che il « Brambilla », spinto dal suo sponsor Ciceri voleva toccar con mano certe testardaggini del Vecchio Terribile di Maranello, lo accompagnò nella tana modenese per sondare da vicino le intenzioni del Drake. Ancora una volta, come era avvenuto già l'anno prima, dopo che Merzario aveva sbattuto la porta in faccia alle evanescenti proposte ferrariste, andandosene all'Alfa, Brambilla si sentì rispondere: « Mah, ora non posso fare nulla, più avanti vedremo, magari per Monza ». Una volta passi, due no e Merzario rinfacciò al collega: ma chi te lo fa fare andare a mendicare una macchina? Cerca di arrangiarti da solo e lascia perdere le illusioni.

Oltre che di sua esperienza personale, Merzario — pur se nessuno l'ha mai raccontato — in una delle sue gasconate tipiche proprio l'anno scorso a Watkins Glen, dopo che Brambilla aveva distrutto una March in prova in Canada e nelle prove del G.P.

USA gli era ricapitato il guaio, rimanendo a piedi dopo le prove, era andato da Luca Montezemolo e gli aveva detto: « E via! date la terza macchina che ora non vi serve al Brambilla. Così lo fate correre. Fareste una cosa simpatica!... ». Ma il super d.s. lo guardò quasi fosse matto.

Fu così che Brambilla non ebbe nemmeno quella volta la Ferrari e fu così che Merzario gli fece poi la predica: ma chi te lo fa fare a mendicarla quella macchina?

Ora sembra che Brambilla l'abbia capita. Se in un'intervista al « Corriere d'informazione », uno dei giornali che sfugge al controllo-veline Fiat-Ferrari è saltata fuori mercoledì una « sparata » fin troppo chiara del « manovale della F.1 » come impietosamente lo ha definito un cronista torinese, forse ancora indispettito per la « spudoratezza » del Brianzolo, che con 29 giri del Gran Premio in Austria, ha fatto cadere tutto il bel castello di retorica costruito su Lauda superman della F.1, val la pena riprodurre testuale la parte più scioccante delle confidenze raccolte da Giovanni Belinguardi. E' sbottato Brambilla:

« ... Certo, è comodo considerarmi un campione dopo la prima vittoria in Formula Uno. Ma quanto ho sofferto? Cosa ho avuto da Ferrari, quando ero appiattato, quando gli « sponsors » non mi concedevano una lira di pubblicità, quando spendevo soldi miei, guadagnati in questa officina, per correre in formula 3? Nulla! Solo complimenti e considerazione che per me significavano rabbia, umiliazione... Del resto, che importanza ha. L'automobilismo non regala nulla a nessuno: è uno sport faticoso, difficile e quando non c'è una macchina competitiva per correre, puoi sentirti il più veloce corridore del mondo e non cambia nulla... Con la March ho un contratto per il 1976; a Mosley, a Herd, a Ciceri (rispettivamente direttore sportivo, direttore tecnico e "sponsor" della vettura inglese di Vittorio Brambilla) sono ricono-

scente, perché hanno avuto fiducia in me nel momento più delicato della mia carriera, quando potevo, per la disperazione, anche abbandonare tutto. Io sono un Brianzolo, un lavoratore e, per me, la riconoscenza ha ancora un grande valore. Lo so, a questo mondo e in modo particolare nell'automobilismo di oggi, fatto di intralazzi e di bei nomi, posso essere considerato un illuso, un idealista. Non m'interessa ».

Insiste l'intervistatore. Se Ferrari avesse una macchina per Brambilla? « Da Ferrari, in passato, sono andato due, tre volte a mendicare una macchina. Cosa ho avuto in cambio? Se mi si concede l'espressione, ho avuto in cambio solo pugni nei denti. Il committatore, evidentemente, aveva già i suoi programmi con Lauda e Regazzoni e i risultati di questa stagione gli danno ragione. Dopo undici anni la Ferrari vince il campionato del mondo. E non è poco mi sembra... ».

Però l'animo buono (e la voglia matta) del Brianzolo, è tornata ad affiorare alla fine quando ha concluso lo sfogo:

« Naturalmente, a Maranello andrei di corsa; è un'aspirazione di tutti correre con le rosse vetture italiane. Ma ho il contratto con la March. Forse nel 1977... ».

Se legge queste righe Merzario scuoterà di nuovo la testa: « E' incurabile », dirà. E ci sarebbe da aggiungere: in questo momento di grande euforia tutti si sono dimenticati che, se il « miracolo » Brambilla '75 è potuto avvenire, lo si deve solo a una coincidenza casuale. Se lo sponsor del caffè di Lella Lombardi non fosse stato costretto ad ottenere una March per la pilotessa alessandrina, alla condizione esclusiva posta da Mosely di aggiungere all'operazione la ventina di milioni necessari a dare la F.1 a Brambilla (da sommare a quelli della Beta) oggi non avremmo avuto la vittoria italiana in Austria. Non è il caso di meditarci su questo (quasi incredibile) particolare?

Premio FRACCHIA '75

Dice una famosa regola giornalistica: « Non fa notizia il cane che morde l'uomo ma l'uomo che morde il cane ». Domenica 17 agosto 1975 a Zeltweg, nove anni dopo come sapete, un pilota italiano è tornato a vincere un Gran Premio mondiale F.1. Eppure, tra la Grande Stampa, che da due mesi non fa che dedicare elegie alle prodezze di Niki Lauda e da settimane ha continuato a garantire gli raggiunto il titolo mondiale ferrarista (al punto che la sorte maliziosa ha forse voluto solo per dispetto a tanti anticipati profeti mantenere aperta matematicamente la suspense con il beffardo 1/2 punto) c'è anche chi ha dimenticato l'elementare precepto professionale. Ed ecco così due spocchiosi quotidiani sportivi nazionali titolare a voce colone in prima pagina da Zeltweg il « mezzo-punto d'attesa di Lauda » anziché il successo « imprevisto » e italianissimo di Brambilla.

E' stato perciò spontaneo decidere seduta

stante l'istituzione di un Premio (simbolo) speciale per cotanta disinvolture d'obiettività, ispirata a quel personaggio reso popolarissimo da Paolo Villaggio nella considerazione tanto attuale che il servilismo è ormai una vocazione nazionale non una necessità.

meglio a nascondere il successo dell'italiano-senza-Ferrari il quotidiano sportivo bolognese, che non vuol cedere (fosse pure a un quotidiano Fiat) lo scettro del conformismo di principio. E dire che persino la nostra tivvù (come



Ma c'è stato chi ha fatto ancora... meglio! E la « rosea » ha così perso il riconoscimento assoluto per una leggera differenza di « corpo » del carattere (come dire grandezza). Ecco infatti (nella riproduzione a lato) come è riuscito

ha rilevato l'obiettivo TUTTOSPORT), in genere così poco ben disposta verso le notizie di sport automobilistico, ha dedicato al successo del « Brambilla nostro » il terzo titolo generale del Telegiornale delle 20!

Contestata non solo dal pubblico (contrario alla sospensione) la direzione di corsa del G. P. d'AUSTRIA, il più grande di tutti i tempi non solo per l'incasso (6-700 milioni di lire)

INGRESCIOSI EPISODI DI CRONACA GIALLA FRA GLI SPETTATORI

Il nero di ZELTWEG

VIENNA - 124.000 biglietti venduti, 350.000 litri di birra, 200.000 polli arrostiti: è stato il più grande GP d'Austria di tutti i tempi, il GP d'Europa di quest'anno. Ed è anche stato il GP più controverso nella storia delle corse austriache: il pubblico è stato molto scontento della sospensione della corsa dopo il 29° giro, del prolungato rinvio della partenza e di Niki Lauda. Un giornale austriaco ha scritto lunedì: «Un pubblico scontento del prolungato rinvio della partenza e un debole Niki».

D'altra parte la corsa ha dimostrato che il personale organizzativo non era in grado di far fronte a una situazione che si è presentata solo un po' più difficile della cosiddetta «rivoluzione» di alcuni piloti delle Messico nei confronti del loro direttore Helmut Marko.

Toni Wieser, un uomo molto simpatico, che sta celebrando il suo decimo anniversario nel ruolo di funzionario in carica è, per esempio, incapace di parlare anche solo una parola d'inglese o francese o italiano o di qualche altra lingua che non sia il tedesco. Finché tutto va bene questo non causa troppi problemi. Ma quando sorge una situazione in cui è necessario agire subito, questo è molto difficile e causa caos nell'organizzazione.

Ma bisogna ammettere che gli organizzatori hanno la colpa minore. Se si vede gente come Ecclestone e Hulme che dirigono tutto il «circus» senza che i commissari della CSI si intromettano, bisogna dire che Ecclestone, Hulme etc. fanno bene, perché se non sono essi ad agire, nessuno lo fa. Quando si è visto come il delegato tedesco, ing. Schmitz, stava seduto sulla sua sedia con un bicchiere in mano senza degnarsi in nessun modo di rispondere a Luca Montezemolo, che gli stava chiedendo di discutere con lui una interruzione della corsa, ci si può solo chiedere chi si crede di essere Schmitz... Montezemolo ha dopo rimproverato a Schmitz il suo «comportamento» e penso che avesse ragione...

Bisogna anche dire che non è solo stata la più grande gara austriaca di ogni genere, ma anche la più grande montagna di rifiuti e la più grande assemblea di idioti: sabato notte, spettatori ubriachi sono saltati su una montagna di rifiuti e letame (per 50 scellini austriaci), per permettere di scattare la giusta fotografia a una squadra televisiva; e dopo il regista



E' da poco stato dato lo stop al Gran Premio d'Austria, ed i capisquadra stanno discutendo con gli organizzatori a proposito di una nuova partenza.



A margine della corsa, gli spettatori non è che hanno dato dei gran begli esempi. Forse è per sovrappopolazione, ma questo ubriaco l'hanno buttato via... Sotto a sinistra, anche i sacchi vanno bene per la pioggia. A destra, un nuovo tipo di registratore. Ovviamente, i microfoni sono nelle orecchie



televisivo faceva cantare a un gruppo folk: «l'uomo è un maiale».

O che cosa si dovrebbe pensare di due giovani austriaci di 19 anni che volevano tentare di rapire una giovane ragazza argentina di 21 anni presso la curva Bosch in pieno mezzogiorno???

O si legge la storia di un altro spettatore ubriaco, che aveva bevuto tanto che è andato a mettersi in un piccolo fiume invece che nel suo letto. Quando fu trovato domenica mattina il suo corpo era tanto raffreddato che ha dovuto recarsi all'ospedale...

Potete immaginare dei ragazzi che si lacerano reciprocamente la camicia e poi si versano della birra nella camicia aperta, quindi cominciano a fare a pugni e a litigare???

Sono stati venduti complessivamente 124.000 biglietti, il che significa 22.000 venerdì, 32.000 sabato e 70 mila domenica. Ma inoltre bisogna aggiungere i biglietti che sono stati venduti prima della corsa in tutta l'Austria e in alcuni paesi europei. Il che significa circa 150.000 biglietti venduti nel totale.

L'introito era calcolato fra 15 e 17 milioni di scellini (circa 700 milioni di lire), ma dopo la corsa gli organizzatori hanno detto che saranno stati solo 14 o 15 milioni (600 milioni di lire). Le spese sono ammontate a 12 milioni di scellini austriaci (circa 500 milioni di lire).

I visitatori e spettatori sono arrivati con 40.000 macchine e alcune centinaia di treni e pullman. Hanno mangiato 500.000 paia di wuerstel, circa 300.000 salsicce e più di 200 mila polli arrostiti.

Inoltre bisogna menzionare gli oltre 5.000 kg di carne. In circa 500.000 barattoli, in 300.000 bottiglie e in 800.000 bicchieri gli spettatori hanno bevuto circa 350.000 litri di birra, circa 200.000 litri di bibite non alcoliche e circa 7.000 litri di vino.

Sembra chiaro adesso che il culmine d'interesse da parte degli austriaci nel GP è stato raggiunto, e che da questo momento l'interesse del pubblico subirà maggior regresso. Il segno tipico per questo fatto è che alcuni spettatori si sono recati presso gli organizzatori e hanno detto: «Voglio indietro il mio denaro, perché la corsa non è stata disputata sull'intera distanza, però avete preso il prezzo intero per il mio biglietto...».

Hannes C. Steinmann



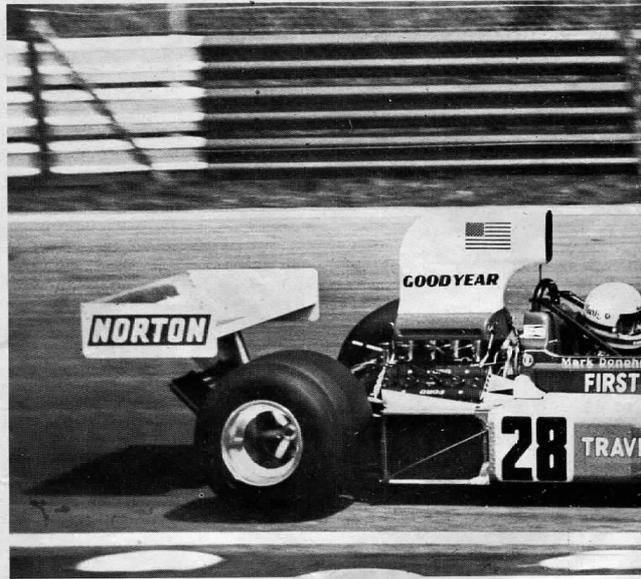
Donohue aveva sempre svolto un grosso lavoro di messa a punto anche materiale. Aveva infatti la responsabilità tecnica del suo team. Ecco lo controllo l'assetto della sua March-Penske prima delle prove libere, nel quale lo vediamo impegnato a destra. E' la sua ultima foto prima dell'incidente. In basso, Donohue in barella. Non ha ferite, ma sta già morendo.

DONOHUE

era già spirato sull'elicottero



VIENNA — Mark Donohue, 38 anni, è morto dopo 60 ore di lotta con la morte, 5 minuti prima della mezzanotte di martedì, 19 agosto 1975, a Graz in Austria. Mercoledì mattina, Eden Donohue, la vedova, e Donohue senior, Heinz Hofer, direttore della squadra Penske e Roger Penske stesso hanno lasciato il Parkhotel di Graz, dove abitavano per prendere i tassi per recarsi all'ospedale e hanno dato gli ultimi ordini per il trasporto della bara negli Stati Uniti. Immediatamente dopo la morte di suo marito, Eden Donohue ha detto che fosse sempre stato il desiderio di suo marito donare organi impor-



ZELTWEG - Come è successo l'incidente di Mark Donohue — che alla fine è risultato fatale — nel corso delle prove preliminari per il GP di Europa e d'Austria di domenica scorsa? Solo pochi testimoni oculari hanno assistito all'incidente e uno di essi ha detto:

« Il commissario, ventunenne, responsabile per le segnalazioni Gottfried Crnic, stava accanto al suo collega, commissario anche egli, Manfred Schaller (21 anni) di Klagenfurt ed alla guardia con cane Richard Huettner di Baden presso Vienna, quando la March 751 di Donohue ha subito una foratura alla gomma sinistra anteriore, a una velocità di circa 260 kmh ».

Il punto in cui si è verificata la foratura è uno dei più veloci di tutto l'Oesterreichring, ed è conosciuto come l'unico veramente pericoloso oltre alla curva Bosch. Le macchine raggiungono il punto più alto della collina dopo il rettilineo della partenza/arrivo a velocità quasi massima, e affrontano la curva di destra che non si può vedere per intero. Il che rende le cose difficili. Per assicurare la massima sicurezza ai piloti, gli organizzatori hanno installato un posto d'aiuto di commissari sulla parte esterna della curva di destra, chiamata curva Hella-Light. Questa postazione aveva il compito di stabilire un collegamento visibile fra i posti fissi 1 e 2.

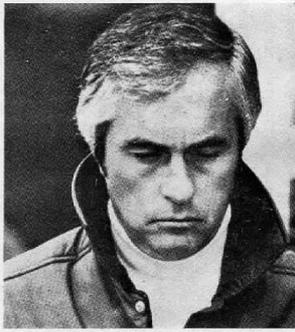
Ma che cosa è successo poi? Quando Donohue ha subito la foratura,

parte del pneumatico Goodyear tipo 47, è volato via e la macchina ha urtato, senza frenata alcuna da parte di Donohue, le reti, la nuova installazione dell'Oesterreichring. La macchina è andata avanti velocissima e le reti si sono deformate in un unico grande groviglio. Questo è finito sotto il musetto della March e ha fatto da trampolino quando la macchina è arrivata all'Armco. La March, già ridotta a rottame, è stata catapultata sopra l'Armco ed è andata completamente distrutta. Poi il rottame è atterrato e la testa di Donohue si è fermata solo pochi millimetri prima del tubo in acciaio di un cartello.

Donohue non aveva perso i sensi quando una delle macchine di soccorso è arrivata, solo pochi secondi dopo: ed i soccorritori lo hanno tirato fuori dalla macchina mediante l'uso di forbici da metallo, per fare un buco nelle reti, sotto le quali il rottame con Donohue dentro era sepolto. Poi Donohue fu portato al reparto medico del GP, nella zona della grande tribuna e gli sono state fatte le prime cure. Quando il medico ufficiale della corsa, dott. Pankarter, è uscito dall'infermeria, ha detto alla mia domanda: « E' possibile che abbia dei lividi da per tutto, ma non ha l'aspetto troppo brutto. Però è fortemente sotto choc ».

Poi, dopo circa un'ora, Donohue e Richard Huettner sono stati portati con un elicottero alla Clinica Universitaria di Neuro-Chirurgia di Graz. Il cuore di Donohue si è fermato du-

tanti per possibili trapianti. Ma, come ha detto il prof. Heppner, la clinica non avrebbe fatto uso di questa generosa offerta. Alla fine Roger Penske e Heinz Hofer hanno sistemati tutti i problemi con l'impresa di pompe funebri e alle ore 14,00 un Howker Siddeley 125, noleggiato dalla British Merlot Air, ha lasciato l'aeroporto di Graz Thalerhof per raggiungere Heathrow a Londra. La salma sarà trasportata a New York alla fine della settimana e sarà seppellita nella città natale di Donohue, nel New Jersey. Già durante l'intervento, la moglie di Donohue, Eden, ha telefonato alla madre, Carmen White, negli Stati Uniti, e la signora è arrivata a Graz il giorno dopo. Anche il padre di Mark, avvocato a Wymbornerd, New Jersey, 72enne, ha preso l'aereo per venire a Graz. Dopo il suo arrivo, al letto di suo figlio, Mark è vissuto ancora per alcuni minuti.



A sinistra, Roger Penske. Ora è rimasto solo. Sopra, dopo l'incidente sopralluogo del direttore di corsa, di Hulme, di un tecnico Penske e di uno Goodyear. Si deciderà quindi di non usare le GY 47.



La March di Donohue è finita, dopo aver superato un incredibilmente basso guard-rail, proprio a ridosso della rete di contenimento del pubblico. Sotto, i resti delle reti di protezione divelte dall'uscita di strada fatale.



rante il volo, di non più di mezz'ora. Il medico che lo accompagnava ha fatto un massaggio al cuore e respirazione bocca a bocca per salvare la vita di Donohue. Quando sono arrivati al campo d'atterraggio dell'elicottero, sul tetto della clinica, tutto era già preparato per un immediato intervento da parte del prof. Fritz Heppner, uno dei primi chirurghi del cervello del mondo.

della fatale rottura della gomma: Manfred Schaller, che è stato seriamente ferito da una parte del cerchione all'addome, è morto martedì alle 9,20 nell'ospedale di Knittelfeld, solo pochi chilometri dall'Oesterreichring. Prima — immediatamente dopo il suo arrivo all'ospedale — gli era stato tolto un'rene e la milza. Ma i medici non sono stati in grado di salvare il giovane. Schaller avrebbe dovuto fidanzarsi con la sua ragazza fra 10 giorni... Schaller sarà seppellito a Klagenfurt lunedì prossimo e si dice che un pilota di F1 sarà presente. Fritz Trafler, direttore sportivo dell'Oesterreichring si recherà a Klagenfurt insieme a 20 commissari per assistere al funerale. La famiglia di Schaller riceverà 100.000 scellini dall'assicurazione dell'Oesterreichring. Per invalidità permanente l'assicurazione paga 200.000 scellini. La guardia Richard Huettner ha riportato la frattura del cranio e la metà del suo corpo è paralizzato. Ma i medici sperano che la paralisi sparisca.

Il commissario Gottfried Crnic ha visto come il rottame arrivava sparato verso di loro, ha fatto un enorme salto giù per il pendio e ha solo riportato un forte choc. I suoi colleghi Schaller e Huettner non hanno previsto in tempo la catastrofe e sono stati colpiti da pezzi del rottame della macchina di Donohue...

Un altro testimone oculare è Peter Jerolitsch (27 anni), che ha detto: «Stavo all'interno della curva Hella insieme con due altri spettatori. Sta-

Una chicane ora nel punto dell'incidente

VIENNA — Per l'anno prossimo la società dell'Oesterreichring vuole inserire una nuova chicane nella curva Hella, per rallentare la velocità da 260 kmh a circa 180 kmh. Questa chicane sostituirà l'attuale curva Hella nella quale Mark Donohue ha trovato la sua tomba.

Il direttore del team Heinz Hofer ha detto: «Avevamo sperato tanto che Mark si sarebbe potuto salvare. Posso dire che i medici hanno fatto il possibile per Mark e vorremmo ringraziarli moltissimo». Per quanto riguarda il futuro della Penske Racing, Hofer ha detto: «Abbiamo bisogno di prenderci un po' di tempo, ma penso che continuerà».

Donohue è stata la seconda vittima

vo osservando la macchina di Fittipaldi quando ho sentito un boato e ho visto, anzi pensato, che fosse scoppiato un motore. Ma poi ho visto la macchina di Donohue sulla pista scivolare in tre file di reti e poi passare sopra l'Armo. La macchina ha strappato via le reti su una lunghezza di circa 40 metri e poi è saltata sopra l'Armo e giù nel pendio. Giusto in quel momento un commissario della sanità, che aveva la sua postazione direttamente di fronte, correva verso il rottame. Ho visto Donohue seduto nella macchina, senza il musetto, perché le gambe non erano coperte. L'americano era legato e aveva il casco in testa. Il medico stava facendogli un'iniezione. Circa 15 metri distante da quel punto giaceva un commissario (la guardia) immobile. Un cane era seduto da parte e leccava il sangue che usciva da una ferita al braccio. Poi qualcuno ha chiesto delle grandi forbici da metallo per aprire un foro nella rete davanti alla

testa di Donohue».

La causa della morte.

«Un danno irreparabile che ha causato la cessazione di alcune funzioni importanti del corpo», ha spiegato il Prof. Heppner mercoledì sera. Aveva già detto lunedì come Donohue avesse subito una contusione del tronco del cervello e che la crisi sarebbe durata quattro o cinque giorni...

Altre due vittime.

Martedì dopo la corsa vi sono state trovate altre due vittime del GP: l'ingegnere Ernst Aichinger (47) di Linz e Wolfgang Taubinger (24) di Wels, città che sono nel sud dell'Austria. Essi sono precipitati con il loro aereo Cessna 150 lunedì mattina, quando stavano tornando a casa dopo la corsa. L'aereo ha urtato una montagna a tre chilometri dalla pista d'atterraggio di Zeltweg. Entrambi i passeggeri hanno trovato una morte istantanea.

diceva: « Ho finalmente scoperto ciò che occorre al bolide di Roger, sono sicuro che l'anno prossimo la Formula Uno sarà nostra. Già prevedo il futuro. Sarà lieto, finalmente, dopo tante debacles ».

Quest'anno Donohue non era riuscito a superare la quinta piazza nel mondo dei giganti. eppure tentava. Andava incontro ad un destino non affatto roseo, carico di incognite, ma non tremava.

« Se sono riuscito a conquistare la gloria nella maniera più difficile in terra americana, perché non debbo trionfare in Europa? » si chiedeva a Talladega, dopo il record mondiale.

Ma Mark aveva un appuntamento fatale con la dea bendata, cieca, questa volta, più del solito. Donohue non correva, stava provando, ma ciò è bastato per togliergli la vita. Il suo « puro san-

gue » si è impennato, l'ha disarcionato, l'ha schiantato inesorabilmente.

Donohue era il capitano buono che si preoccupava della macchina e degli uomini che la circondavano e per ognuno aveva una parola fraterna, umana. Gli amici erano arrivati al punto di dire: « L'auto è divenuta una ossessione per Mark. Trascorre troppe ore nel garage ».

Ma Mark non li udiva. Aveva la mente impegnata nel suo prodigio, ed i suoi occhi osservavano lontano un traguardo che ora non potrà raggiungere. « No, io non temo i pericoli della corsa. E se succede qualcosa in gara, mi accorgo di questi soltanto a corsa ultimata », amava ripetere a chi gli chiedeva se aveva paura di correre. « Molta gente mi dice che io vinco perché ho una macchina migliore,

ma questi non sanno che io trascorro le ore necessarie ed anche di più nell'abitacolo del bolide senza trascurare la sicurezza ».

Mark Donohue poteva definirsi il grand'ufficiale dell'automobilismo. Aveva ricevuto diplomi, coppe, riconoscimenti che pochi possono annoverare, ma per il pilota di Orange questi erano soltanto « omaggi temporanei ».

La sua memoria, i suoi ricordi, le sue vittorie entusiasmanti continueranno a correre nell'arco dei tempi, a fianco dei grandi del mondo delle quattro ruote, anche se la polvere un giorno dovesse posarsi su questo album colorito che la dolce Eden conserverà per offrirlo ai posteri.

Lino Manocchia



Eden andava alle corse con Stirling Moss, che è legato alla socia in affari (d'antiquariato) di Eden. Eccoli al recente Gran Premio di Monaco.

reato in ingegneria meccanica alla Brown University, quando era ancora all'università, suo padre lo aiutò a comprare la macchina che era la passione di tutti i ragazzi degli anni 50, una Chevrolet Corvette colore sangue. E come i ragazzi nel film « American Graffiti », Mark la truccò per sfidarsi con gli amici, e poi cominciò a gareggiare in una corsa in salita nel New Hampshire.

Dopo l'università continuò con le corse da dilettante, finché la sua carriera di corridore prese una svolta decisiva, incontrando Roger Penske, « businessman » formidabile, miliardario, che iniziò da giovane sviluppando il più grande salone di vendita della Chevrolet a Detroit. Donohue portò il suo talento di pilota e di ingegnere, Penske la sua abilità negli affari e nel fare soldi, così nacque un « matrimonio » perfetto. Quando Mark si ritirò aveva vinto 57 corse importanti più il campionato Trans-Am del 1968, 1969 e 1971, la corsa ad Indianapolis del 1972 e il Campionato Can-Am del 1973 con la Penske-Porsche 917. Su una macchina quasi uguale Donohue ha recentemente stabilito il record per circuiti chiusi a Talladega, Alabama, girando a 221.03 miglia all'ora. Mark ha vinto Indianapolis con una velocità media di 162.962 miglia all'ora e nessuno è riuscito ancora a strappargli questo record.

Quando Mark decise di partecipare alle corse di Formula 1 del 1975, lui e Eden affittarono un appartamento a Bournemouth vicino alle officine della Penske. Quando non seguiva Mark alle corse, cronometro in mano, Eden curava uno « stand » di antiquariato sulla famosa Portobello Road di Londra insieme alla sua socia, Annie Ralston, legata all'ex-corridore Stirling Moss. Parlando di Eden, Stirling dice: « Le corse sono una cosa mascolina, come ammazzare il drago ed attirare il tipo di ragazza che gode nell'eccitazione del pericolo ». Però Mark ribatteva: « Eden è troppo mite per le corse. Non le piace nemmeno sentire le gomme che fischiano ».

Il mese scorso, in una intervista, Eden disse: « All'inizio mi preoccupavo di innamorarmi di Mark ma dopo un po' ho deciso che se vuoi veramente una cosa

nella vita devi rischiare per acchiapparla. Ho smesso di pensare che gli potesse succedere qualcosa. E adesso se mi dicessero che Mark è ferito non lo crederei finché non lo vedessi personalmente nell'ospedale ». Eden, però, non prevedeva di passare la sua vita seguendo il marito alle corse: « Se sapessi che fra tre anni farò la stessa cosa che faccio oggi, lo odierai ». Con rassegnazione aggiunge: « E' la sua professione. E' quello che lui ama e che fa meglio di qualsiasi altra cosa ». Nonostante la sua dedizione, però, Mark non ha avuto molte soddisfazioni nella sua prima stagione intera di Formula 1. Dopo dodici corse il suo migliore piazzamento era quinto, e ha avuto incidenti in Belgio, a Barcellona, e nel GP d'Inghilterra. « Non hai tempo per avere paura quando corri », ha detto. « Le corse sono una pagella istantanea. Domenica saprò se sono presidente della banca ».

In Austria Mark è andato a correre con una March, sperando di portare una Penske migliorata a Monza.

Nonostante che la sua macchina fosse ridotta a un rottame dopo l'incidente la mattina del gran premio d'Austria, Mark non aveva un graffio. Ma quando cominciò a mostrare sintomi di commozione cerebrale e fu portato con l'elicottero all'ospedale di Graz, Penske, in America, quando ha saputo la notizia, ha subito affittato un jet per raggiungerlo. Stirling Moss ha consultato il chirurgo che lo aveva operato dopo il suo spaventoso incidente. Insieme hanno telefonato i medici di Graz e il professore ha parlato con loro perché Penske era pronto a passare a Londra con il jet per prelevare il professore e portarlo a Graz. Purtroppo i medici hanno indicato che c'era poco da fare, cosa che ha confermato Eden quando ha telefonato alla sua amica Annie in casa di Stirling. « Ho paura che Mark stia scivolando... mi sembra che i medici sono ormai rassegnati ». E, infatti, Mark non si è più svegliato. Il funerale è stato venerdì, Annie è partita per New York giovedì per cercare di dare conforto alla sua amica.

La nostra collaboratrice americana lo ricorda con questa intervista di qualche tempo fa

Successo era la sua parola...

Andai a Trenton, nel New Jersey, per intervistare Mark Donohue prima di una corsa USAC qualche anno fa. Per la pioggia i piloti non hanno potuto provare il sabato e quindi dovevano provare domenica prima della corsa. C'era un lavoro frenetico dei meccanici e non potevo intervistare Donohue prima della corsa.

Dopo che era cominciata la corsa, però, camminando per i box ho visto Donohue nei box Penske che parlava con un meccanico. Non portava la tuta e capivo che per lui la corsa era finita. Gli ho chiesto cosa era successo e lui ha detto che la macchina non aveva potenza e non c'era ragione di continuare.

Non poteva lasciare il circuito perché non c'è un tunnel sotto il circuito e doveva aspettare la fine della corsa. Mi ha detto: « Allora facciamo questa intervista, andiamo alla mia macchina dove siamo più comodi ». Aprì la porta di una macchina lunga, lussuosa, un Cadillac per lo meno, ma lui ha spiegato che era una Chevrolet Monte Carlo: « Mi piace il nero perché si passa inosservati. Prima avevo macchine sportive, Camaro, ma non mi importa più adesso. Voglio una cosa comoda per l'autostrada, e che mi fa arrivare ».

Il riscotto era di noce. Ha chiuso le finestre contro il rumore di fuori, e si è messo a suonare lo stereo molto piano. I cuscini erano comodi. Parlava, spesso con la testa in dietro, con una voce sottile, piano, senza inflessioni senza accento, qualche volta sorridente con timidezza oppure ridendo, ma soprattutto guardando attraverso il vetro un punto indeterminato sul percorso. La faccia tonda, cicciotta, così da ragazzino, sembrava stanco e svuotato visto da vicino dentro la macchina, e c'era una tela di ragno di rughe finissime tutto intorno agli occhi, soprattutto quando sorrideva. E quegli occhi! Pallidi, blu ma quasi senza colore, con i sopraccigli così biondi da sembrare senza colore e quindi rendendo la faccia un po' vuota e senza espressione, almeno quando sorrideva.

Donohue era vestito con eleganza, con jeans di stoffa arancio scuro, una camicia di giallo pallido di seta con gemelli di oro e smalto che lui ha spiegato erano la sigla del presidente, un regalo del Presidente Nixon, ricordo della visita di un gruppo di corridori alla casa Bianca. Portava una cintura di Gucci di pelle nera con la fibbia a grande G in argento, e mocassini neri. Gli ho chiesto di descrivere il colore dei jeans, un colore insolito, e lui ha detto: « Quello è Regatta Red, si porta questo colore a Martha's Vineyard ». Martha's Vineyard è un posto di villeggiatura sulla costa di New England, molto chic, tipo Porto Ercole o Portofino in Italia. Non potevo fare a meno di confrontare nella mia mente Donohue, l'ingegnere laureato, col suo inglese perfetto e la sua eleganza di WASP (white anglo-saxon protestant) con l'altro pilota che avevo intervistato quel giorno, un meticcio indiano che parlava in dialetto che portava pantaloni senza forma, una giacca a vento di pelle usata almeno vent'anni, e occhiali da sole fuori moda da anni, il pilota USAC Joe Leonard. Ma stranamente Joe Leonard sembrava un uomo felice, rilassato

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

e sicuro di se stesso mentre quando ascoltavo le risposte di Donohue alle mie domande cominciavo a sentire pietà per questo uomo che sembrava cercare con disperazione una ragione per la sua vita mentre traballava sull'orlo dell'abisso. Ripetutamente, rispondendo a una domanda sulle corse diceva: «Va bene solo se hai successo». Successo era la sua parola per vincere. Mi sembrava che nella sua mente identità e senso di valore come persona erano talmente abbinate con le corse che quando non vinceva si sentisse senza identità e senza valore. E' un fenomeno particolarmente americano, ma che non si manifesta tanto nelle corse americane. Voglio dire, la gente vuole vincere, e lavorano sodo, ma la maggioranza non è così tesa e miserabile. E queste sono le parole che userai per descrivere Mark Donohue, almeno quel pomeriggio: teso e miserabile. Tutti i grandi corridori hanno un desiderio forte di vincere, ma in maggioranza dopo i trentanni acquistano un po' di filosofia.

Nell'intervista che segue penso che Donohue abbia rivelato se stesso, con le sue stesse parole, meglio di quanto avrebbe potuto fare un'altra persona e quindi le ho riportate integralmente, eliminando solo qualche frase che si ripeteva.

Durante il nostro colloquio lui sembrava ignaro di tutto quello che succedeva fuori dalla macchina, ma a un certo punto si è interrotto, si è scusato, ha aperto il finestrino e ha chiamato un meccanico della Penske. «Perché non cominci a mettere la roba nel camion prima che finisca la corsa, perché dopo ci sarà un sacco di gente e sarà più difficile. Così potremo uscire prima, appena apre il circuito».

Chiudendo il vetro, mi spiegò: «Per mezz'ora è stato lì, senza fare niente, ma poi dopo la corsa avranno la frenesia di caricare e andare a casa».



Mark ed Eden ai box. Donohue aveva vinto di tutto, ma vincere era ancora la cosa più eccitante per lui

sa di questo?

Si... credo di sì. Lo faccio perché non voglio crearmi nemici, ma d'altro canto non si fanno nemmeno degli amici in questo modo. Nessuno ti rispetta, se non difendi le tue idee. Perciò non so qual'è la via di mezzo. Mi sembra di rimbalsare da un estremo all'altro...

Ma crede che sia essenziale piacere alla gente?

No, desidero solo che non mi odino. Mi dispiacerebbe che qualcuno mi odiasse, o fosse furibondo con me, o che pensasse che gli ho fatto un torto o qualcosa del genere. Mi darebbe molto fastidio. Se non gli piaccio, non m'importa. Ma non voglio aver fatto qualcosa che li può ferire.

Qual'è la sua più grande virtù?

(Ride) Non ne ho! Forse il suo torto peggiore è la sua virtù più grossa. Beh, Mussolini diceva «Molti nemici, molto onore».

Si.

Qualche volta gli altri ci vedono diversi da quello che a noi sembra essere. Io sono mortalmente timido, odio avvicinare e-

Il Capitano simpatico

Beh, mi chiamavano Capitano simpatico, perché tutto mi andava bene e ridevo tanto e scherzavo con tutti, ma come le corse sono diventate più serie e più professionali, e la pressione sulle mie capacità aumentava, ho perso quell'immagine, e ho cominciato a preoccuparmi di più... Il mio guaio è che prendo tutto troppo seriamente, come ora, mi opprime pensare che abbiamo lavorato tanto e speso tutti quei soldi, e abbiamo un problema che è quasi insolubile. E se come ingegnere potessi dire, bene, il motore ha fatto scoppiare un pistone, perché quel pistone era fatto male, allora almeno mi sentirei meglio. Ma questa volta, mi è parso che tutti abbiano fatto un lavoro fantastico, ed eravamo una magnifica squadra. Eppure, visti dal pubblico che figura ci abbiamo fatto, brutta. E non solo per questa corsa, perché quando venimmo qui l'altra volta, praticamente avevamo lo stesso problema. Poi siamo venuti a fare le prove, e la macchina si è comportata molto bene, nelle prove, 33/4, qualcosa del genere, tutto bene. Poi torniamo, e abbiamo lo stesso problema da capo. **Francamente, sono fuori di me...** e so già cosa dirà Roger, cercherà di scoprire cos'è il problema, e non gli dò torto. Ma nemmeno io so che cos'è che facciamo male. Sbagliamo in qualcosa come squadra, immagino, ma in cosa non lo so proprio.

Quanti giri ha fatto la macchina?

Non lo so. Solo pochi. Andava male in partenza e poi è peggiorata.

E durante le prove?

Andava male anche allora. Non

l'abbiamo mai messa a punto nelle prove. Ma abbiamo cambiato tutto quello che si poteva svitare in un'ora, escluso il motore, ed il motore andava benissimo al freno, quindi dove sta il problema? Proprio non lo so... Altri potrebbero dire «beh, così sono le corse», e andarsene a far qualcosa d'altro, invece io ci sto male. Mi toglie tutte le energie, perché si sa che abbiamo a disposizione solo un certo periodo di tempo per questa vita di corse e dedicare tutto questo tempo, soldi e sforzi e poi non avere successo, non mi va giù.

Vincere per restare in alto

Si dice che niente le dia carica quanto vincere...

Se non ci fosse la speranza di vincere che divertimento ci sarebbe a correre?

Che opinione ha di se stesso?

Credo che il mio problema sia che non mi vedo. Mi piacerebbe vincere le corse, vorrei avere successo nelle corse automobilistiche perché ci lavoro tanto e ci dedico tanto tempo, ma poi quando non vinco mi sento tutto confuso. Non saprei... il modo migliore di spiegare è che quando si è sulla cresta dell'onda tutto è meraviglioso, ma appena si scivola appena un po' in giù, tutti ti spingono in basso...

Pensa veramente che la gente è pronta a spingerla?

Beh, non è che ho l'impressione che i miei rivali come tali mi spingano in basso, ma piuttosto sono le circostanze al momento. L'anno scorso di questi tempi ad Indianapolis promettevano bene. Ora la prossima gara è Indianapolis e non potremmo

essere in posizione peggiore, come se avessimo due macchine fuori uso o qualcosa del genere. Mah, potrebbe anche essere una benedizione nascosta. Proprio... non so cosa abbiamo sbagliato ma un errore c'è senz'altro. Forse sono io, forse è la squadra... Francamente non lo so.

Si sente in colpa per la preparazione delle macchine? E' più di un corridore?

Cerco di esserlo, ma veramente non so quanto successo.

Ma è responsabile per la macchina?

Si, le mie responsabilità verso Roger sono per tutta l'officina di gara. Devo risponderne in tutto e per tutto. Quindi se qualcosa non va nel modo in cui si preparano le vetture, è colpa mia fino a un certo punto. Ed in questo momento proprio non so cosa c'è di sbagliato. Così... non è il momento di cercare di mettermi in prospettiva per capire come sono veramente.

Quale pensa sia il suo punto peggiore?

Forse sono troppo facilone... Non difendo abbastanza quello che penso giusto. La gente ne approfitta.

Non le piace discutere?

Odio discutere. Non mi piace discutere, e lo evito a meno che non vi sia costretto, ma preferirei mille volte non farlo e faccio qualsiasi cosa pur di evitare una discussione, e forse quando credo in qualcosa non lotto abbastanza. Questo però non si spiega oggi. Non posso proprio dire che questa è la ragione perché abbiamo fallito, ma sicuramente è il mio peggiore problema: come comportarmi nel «business» delle corse.

Si sta facendo del male a cau-

stranei come qui alle corse, presentarmi e chiedere di parlargli. Mi svuota.

Lo so. Io non lo posso fare. Sono incapace di avvicinare qualcuno e dire ciao, eccomi qua. Roger lo fa tutto il tempo. Non sopporta di stare accanto a qualcuno e non parlargli. E io, non gli parlerei, non che non voglio parlargli, ma che proprio non lo farei...

Tutte le corse tranne coi buggies

Ha ambizioni particolari nelle corse?

Come vincere il campionato del mondo o qualcosa del genere? No. Volevo avere successo nelle corse, e mi diverte fare tipi di corse diverse. Adesso posso dire di aver fatto tutto. «stock» e formula 1, Can-Am, Trans Am, Formula 4, tipo Indianapolis. A parte le dune-buggies credo di aver provato tutto. Non avrò avuto successo in tutto ma ho fatto tutto, e mi piace la sfida di cogliere le cose che si sono imparate in un campo e cercare di applicarle in un altro. Ma forse a lungo andare ci siamo dispersi troppo, come una pastafoglia troppo fine. Non voglio dirlo troppo pubblicamente, perché è la critica che ci fa un sacco di gente, cioè che ci applichiamo a troppe cose, ma è splendido concentrarsi su una cosa e farla bene. E poi appena fatta, uno si domanda: chissà, forse dovrei provare qualcosa d'altro. E Roger è stato proprio bravo in quel modo. Quando... proprio agli esordi, mi fu offerto di salire su una vettura Indianapolis, su una pista, alcuni anni fa. E dissi: Roger, non hai una vettura India-

napolis, mi piacerebbe proprio provare, per vedere com'è. Lui mi disse: « non guidare mai una macchina di qualcun'altro, se ti fai male guidando una macchina di altri, io poi sono finito ». Così Roger ed io siamo arrivati ad un accordo che io non guido per nessun altro e lui non ha altri corridori. E poi prese una vettura Indianapolis solo per fare quella corsa su pista. Ma quello è il genere di cosa che mi piace. Volevo essere accettato in tutti i tipi di corsa, ed avere successo in tutti i campi. Ma ora mi sembra che è più di quello che una sola persona può fare. Onestamente.

L'esperienza in officina

Non è anche troppo per un corridore essere responsabile pure dell'officina di corsa?

No, una delle ragioni per cui penso abbiamo successo, è perché io capisco cosa c'è nella vettura e le persone che la fanno. Mi piace, non mi pagano per questo ma mi piace. E credo che sia una delle ragioni del successo. Ma ora si direbbe che questa formula non funzioni più. Forse è perché abbiamo problemi grossi... non voglio dire che... stiamo seguendo un programma di sviluppo con la Porsche, ed ogni volta che si segue un programma del genere si incorre in problemi, così lavoro intensamente sulle Porsche per un po' di tempo, e poi smetto e mi concentro sulle vetture Indianapolis, e poi smetto e lavoro su vetture « stock », e mi sembra che il problema sia nel fare un buon lavoro su tutti e tre i tipi. E non si sa dove decidere se si sono fatte troppe prove o troppo poche.

Penserei che sviluppare una macchina con la Porsche sia stato un lavoro a tempo pieno già per se stesso.

Potrebbe esserlo, ma hanno anche degli ottimi sistemi di sviluppo. Io cerco solo di dare la mia piccola esperienza. Non sono solo io a lavorarci.

In fotografia era molto bella la macchina.

Bellissima. Ma solo perché vince la corsa. E' l'unica cosa che importa. Ma è più facile dirlo che farlo, come tutti hanno sperimentato. Così abbiamo quei problemi, poi quelli di questa macchina e si direbbe che le « Eagles » in questo momento vadano più forte, e mi sembra che non riusciamo mai ad organizzarci per capire cosa dobbiamo fare. Abbiamo tanti problemi ora.

C'è qualche gara che desidera molto vincere?

Oh, alcune gare le avrei volute vincere ed ora capisco che non potrò, e ci sono rimasto male, ma devo imparare a viverci. Sebring era una che avrei voluto vincere, e Le Mans, ma capisco che non si può vincere quello individualmente con la Penske Racing. Deve essere uno sforzo di fabbrica. Perciò ci ho rinunciato. Mi è piaciuto vincere a Indianapolis, vincere corse Can-Am. Ma penso che avere successo significhi vincere corse, in

tutti i tipi di vettura, che siano « stock », Indianapolis, Can-Am. L'importante è vincere corse, che sia campionato, formula 1 o che so io, per me non fa alcuna differenza.

Le piace sempre correre?

Solo se si vince è divertente.

Quindi non la diverte come una volta.

In questo momento proprio no. Ho lavorato duro perché volevo avere successo, ma non direi, se avessi potuto scegliere, se avessi saputo cosa sarebbe accaduto, che sarei voluto venire qui. Voglio dire che non sarei venuto perché mi piace tanto correre, mi piace vedere. Non mi ve-

una notte e poi tutto il giorno dopo, di come era prima...

Capisco che è inutile che io vada gridando e bestemmiando che pessima macchina è questa e che magro affare ci ho fatto come corridore perché non posso avere una macchina veramente competitiva. Alcuni corridori fanno così, sa, dicono che la macchina è un rottame, e che sono dei grandi corridori ma devono guidare un rottame. Io non faccio così. Cosa ci guadagno? Abbiamo fallito, ci facciamo una brutta figura davanti a tutti. Il massimo che posso fare è di nascondermi la coda tra le gambe ed andarmene a casa. Non mi va proprio di uscire a festeggiare

che non funziona in particolare. Ma ci sono due tizi che conosco, Stu Hillburn che lo fa e Dick Jones, e quei due sono probabilmente i più in gamba.

(Guarda fuori del finestrino) Immagino che Gary (Bettenhausen, compagno di squadra di Donohue) sia in testa ora. Se vince questa corsa... beh, immagino che sia un bene per la squadra, comunque. **(Un amico si avvicina alla macchina e Donohue tira giù il finestrino).** Chi è in testa?

Il tuo compagno, per un giro.

Gary è un giro avanti?

Che ti è successo?

C'è qualcosa che non va con il motore. Beh, è una buona cosa per la squadra, ma ammetto di essere geloso.

Beh, sii contento. Dopotutto sei responsabile per la vettura. (Donohue ha un'espressione come se avesse perso il suo migliore amico. Si appoggia alla spalliera e chiude gli occhi. Sospira). Sì... sì... sono contento (Lungo silenzio). Sono contento. La renderà un po' meno dura per la squadra. Sì.

Senza sosta per tutto l'anno

I meccanici si coinvolgono molto emozionalmente?

Ah sì, Cristo, chiunque lavorasse sodo come quelli sarebbe coinvolto. Lavorano giorno e notte, sette giorni la settimana, 365 giorni all'anno. Quando Roger andò a Detroit, la sua segretaria, Mary Anne O'Donnel venne a lavorare alla nostra officina e dopo essere stata sul posto un paio di settimane il suo commento fu che non aveva mai visto in vita sua un gruppo di persone più dedicate a qualcosa.

Lei e Roger hanno famiglia?

Sono stato separato, e Roger è divorziato (Ride ironicamente). Le corse sono un po' dure sulla vita familiare.

L'unico modo che il matrimonio con un corridore possa funzionare è quando la donna si trasforma nella sua serva, vive per lui, lo segue dappertutto, è felice di ricevere le poche briciole di attenzione che può sprecare per lei, mangiare con lui, dormire con lui la notte, e per alcune persone sembra funzionare bene.

(Scetticamente) ...Sì... e per altri no...

Dal rumore e le grida fuori è ovvio che la corsa è finita. Con un sospiro Donohue bisbiglia: « Immagino che abbia vinto ». **Rimane lì seduto, immobile, a guardare nel vuoto. Si indovina cosa sta pensando. Poi con un tono di voce che sembra cerchi di convincere se stesso:** « E' proprio bene che abbia vinto... ».

Ci salutammo e scesi dalla vettura. Senza rivolgere la parola ad alcuno, nemmeno quelli della squadra, Donohue guidò lentamente la lunga vettura nera fuori del circuito di Trenton e si diresse verso Philadelphia.

I. b. I.



Sopra, la Copersucar di Wilson Fittipaldi, che è uscito di strada in Austria nelle prove ufficiali, rompendosi un polso. Sotto, molti i cedimenti di pneumatici in prova. A sinistra, alla March di Brambilla, a destra alla Ferrari di Lauda. Ma è successo anche a molte altre vetture.



drebbe ora guardare la corsa, vero?

Quanti anni ha?

Sono nato nel 1937.

Le è dispiaciuto compiere i trenta?

Sì, ed è stato molto peggio compiere i trentacinque.

Perché? Forse perché ai trentacinque sarebbe dovuto essere già sulla strada del successo?

Non so... Sento che sto invecchiando. Che non ho le energie che avevo. Mi stanco prima. Mi è difficile mantenere il passo con un ventenne, per esempio, se dobbiamo lavorare tre giorni senza dormire, devo proprio fare uno sforzo. Sono sicuro che anche lui fa uno sforzo, perché sa che sono più anziano. Mi è molto più difficile lavorare tutta



e berci sopra... prima posso andarmene da qui, è meglio. Non posso sguagliarmela prima che la corsa finisca perché come vede non posso attraversare la pista. Ma vede come mi sento.

Quello che proprio mi fa rabbia di questa vettura è che ha un'iniezione indiretta che è stata disegnata nel 1930, ed è uno dei sistemi « fuel injection » più rozzi che l'uomo abbia mai fabbricato. E' una perdita controllata. Pompa da otto a dieci volte più benzina attraverso il sistema di quello che ha bisogno e poi perdendone un po' qui e un po' là, spruzza nei punti giusti. Ho studiato gli schemi (schematics) e tutti gli altri pure, e non credo che ci sia nessuno che capisca il sistema o che sia in grado di aggiustare un punto

L'organizzatore del G. P. del CANADA dà la colpa alla FERRARI per il «veto» a MOSPORT: a detta di mr. HUDES il d.s. italiano gli avrebbe affermato

«Per voi l'automobilismo è uno sport per noi è soltanto un affare!»

TORONTO - Quando AUTOSPRINT sarà già in stampa, Harvey Hudes, il presidente proprietario della pista di Mosport, annuncerà ufficialmente se vi sarà o meno un Gran Premio del Canada di F.1 il 21 settembre prossimo. Nonostante l'Associazione dei Costruttori abbia costantemente ribadito che il Gran Premio canadese è stato annullato, soltanto la F.I.A. e il proprietario della pista possono legalmente prendere una tale decisione.

Abbiamo perciò fatto visita a Hudes dopo il suo rientro dall'Austria per delle delucidazioni in merito e per sentire la sua versione sui fatti e ancora una volta quest'anno hanno ingarbugliato il già precario «circo» della F.1.

«Sono convinto» ha detto Hudes, «che i costruttori hanno voluto fare di Mosport un capro espiatorio per dimostrare agli organizzatori europei con i quali stanno ora contrattando per le tariffe del 1976, e ai quali sono stati chiesti aumenti esorbitanti che raggiungono il 70% allo scadere di tre anni) che la loro richiesta dovrà essere pienamente accettata senza il beneficio di negoziati. Certamente vi sarà un seguito con denunce legali», ha continuato Hudes, «però questo non servirà alla causa e allo sport in generale perché quando si è perso un Gran Premio non sarà poi tanto facile reinserirsi nell'ambiente e soprattutto convincere gli "sponsors" a ridarci fiducia e un appoggio. Con tutta onestà, devo ammettere che non credo sarà più possibile far disputare il Gran Premio quest'anno perché non ho nessuna intenzione di ingannare il pubblico dei tifosi con il presentare in pista soltanto delle F.5000 e delle F.2. L'avrei fatto», ha detto Hudes, «se assieme alle F.5000 fossi stato in grado di racimolare almeno una dozzina di F.1, ma ciò non è stato possibile perché i costruttori più piccoli temono delle recriminazioni da parte dell'Associazione, e con ciò di perdere i benefici che da questa derivano, quali in particolare modo il trasporto delle vetture da una nazione all'altra».

Ed ora esaminiamo un po' le cause, o concause che hanno provocato questo annullamento. Prima del Gran Premio di Germania, Bernie Ecclestone a nome dell'Associazione «Costruttori chiedeva a Mosport una somma di denaro che risultava essere di 65.000 dollari al di sopra dell'accordo raggiunto nel 1973 e che doveva restare in vigore anche per il 1975. Nel far ciò Ecclestone voleva delle condizioni che prima non esistevano pretendendo una risposta entro un termine di tempo puramente arbitrario

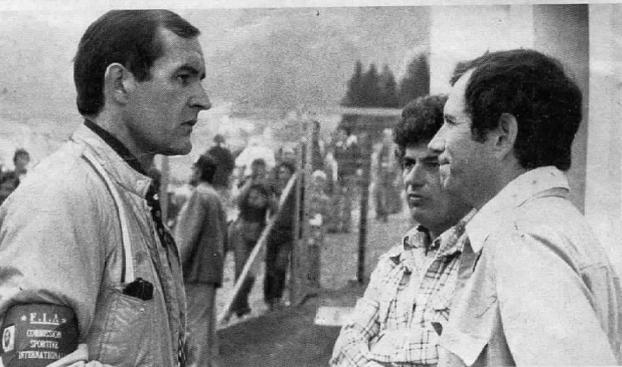
ossia due giorni, e con scadenza il 2 agosto, in tempo per la riunione dei Costruttori al Nurburgring, e chiedeva questo dopo che era stato informato da Hudes che sarebbe stato impossibile trovare un patrocinatore proprio nel bel mezzo di un week-end, in modo da poter dare una risposta completa in così breve tempo.

Alle rimostranze da parte di Hudes per tale aumento, Ecclestone affermava che non c'erano accordi in vigore mentre come abbiamo già accennato sopra, un accordo a voce era stato raggiunto nel 1973 e accordi del genere in Inghilterra, Canada e Stati Uniti hanno un valore legale. Per di più, abbiamo constatato di persona che un telegramma mandato da Ecclestone a Hudes in data 8 agosto 1974 cominciava testualmente così: «Come nel nostro accordo dell'an-

Ero andato in Austria con l'intenzione di sfruttare la faccenda dopo che avevo acconsentito a pagare per intero la somma di denaro richiesta, su esplicito invito da parte del principe di Metternich della CSI, e per questo dovevamo riunirci sabato 16 agosto alle ore 16.

A questa riunione non si presentava Metternich e al suo posto sedeva il segretario della CSI Léon che esortava i costruttori a riconsiderare la cosa, perché errori erano stati commessi da ambo le parti. Dopo un'ora e mezza di discussioni veniva deciso di rimandare la riunione alle ore 19.

Naturalmente anche alle 19 Metternich non si faceva vedere e Ecclestone a nome di tutti i costruttori arrivava al punto di affermare che non avrebbe ceduto nemmeno se la F.I.A. avesse loro imposto delle penalità



Yvon Leon della CSI (sarà il futuro segretario?) a colloquio coi due rappresentanti del Gran Premio del Canada, venuti in Austria per niente

no scorso speriamo di poter contare sul vostro appoggio per la disputa del Gran Premio nel 1975 alle condizioni prestabilite...».

Hudes ci ha detto che, dai vari colloqui avuti in Europa si è convinto senza nessun dubbio che la Ferrari ha avuto il peso determinante nel rifiuto dei costruttori.

«Sappiamo che la posizione della Ferrari in seno all'Associazione non è delle più felici» ha continuato Hudes, «e per evitare che la Casa italiana si dimetta i consoci sono disposti a cederle il passo su qualunque richiesta benché ridicola. La Ferrari infatti è l'unica Casa che può beneficiare dell'annullamento del Gran Premio del Canada poiché si può così più facilmente assicurare il titolo mondiale che l'anno scorso cominciò a sfuggirle di mano proprio su questa pista.

oppure ritirata la licenza ai loro piloti, mentre il direttore sportivo di Maranello, Luca Montezemolo, esponeva tutta una filosofia nuova ferraria quando di fronte a molti dei presenti affermava: «Per voi l'automobilismo sarà uno sport ma per noi è semplicemente un affare».

Quello che i costruttori chiedono è 350.000 dollari per il 1976, (pari a 215 milioni di lire), 390.000 dollari per il 1977 (235 milioni) e 450.000 (280 milioni) per il 1978 con in più le spese di vitto e alloggio. Da tutto ciò, i nostri lettori saranno in grado di trarre le loro conclusioni su questa vertenza che ora non è più nemmeno di carattere finanziario (visto che Mosport aveva ceduto su questo fronte) ma semplicemente di una politica definitiva qui atta a distruggere lo sport automobilistico. Tanto per chiarire

le idee, vogliamo fare il punto sulla sicurezza di questa pista, visto che proprio il nostro collega Franco Lini ne ha fatto una crociata chiedendo spesso e volentieri l'annullamento del Gran Premio proprio dalle pagine di AUTOSPRINT. Qui dicono che la sua presa di posizione è dettata da un cavillo personale per i servizi non esistenti nella sala stampa di Mosport durante la gara del 1974. Gli organizzatori erano stati i primi ad ammettere tale mancanza, e quest'anno avevano già fatto molto per rimediare la situazione. Invece si tiene a ribadire che il problema della sicurezza in pista non è mai sorto e non si è stati a conoscenza di lamentele da parte della GPDA.

Per avere una documentazione completa, abbiamo esaminato di persona la corrispondenza fra Mosport Park e i vari organi internazionali e a partire dalla prima di queste lettere, in data 30 ottobre 1974 (dove Mosport elencava i lavori proposti per il 1975) si arrivava ad una approvazione generale del lavoro compiuto in una risposta di Rober Langford, della GPDA in data 13 maggio 1975.

Per concludere, possiamo quindi chiederci: perché hanno i costruttori boicottato il Gran Premio del Canada? Non per il denaro e non per la sicurezza in pista: se vogliamo quindi azzardare delle opinioni possiamo pensare che, senza aumentare il numero dei Gran Premi in un anno, l'Associazione abbia eliminato Mosport dal calendario per inserire il secondo Gran Premio americano di Long Beach visto che questi hanno già garantito 634.000 dollari per la corsa al Glen del 28 settembre prossimo. Inoltre, può anche darsi che i costruttori in una dimostrazione di forza cerchino di soppiantare i vari compiti FIA, CSI e GPDA con l'intenzione di comandare su tutte le fasi di questo sport.

Uno stato di cose che potrebbe portare i «cavalieri del rischio» a rischiare per coloro che di proprio non rischiano un bel nulla visto che fanno i capriccetti ogni qual volta lo credono opportuno.

Nell'aver ricordato tutto ciò, non possiamo tralasciare di pensare al pubblico dei tifosi, e specialmente i tifosi italiani di Toronto che speriamo non dimentichino troppo in fretta l'affronto e le delusioni subite grazie alla politica imposta dai costruttori ed in particolare modo dalla Ferrari nel suo anno di gloria e dal suo uomo: l'invitato di «mamma» Fiat, Luca Cordero di Montezemolo.

Gilberto Gatto