

**E'** stato un ben strano week-end, quello che abbiamo vissuto a Barcellona. L'apertura della stagione europea dei Grandi Premi, che avrebbe dovuto essere gioiosa ed appassionante, sia sportivamente sia tecnicamente, ci ha lasciato molto amaro in bocca.

Fatto senza precedenti, il campione del mondo in carica si rifiuta di prender parte ad una prova di campionato. Ha avuto ragione, ha avuto torto? La risposta è complessa, difficilissima, anche se comunque la «diserzione» non sia la migliore delle soluzioni. In ogni caso.

Quel che è certo è che gli avvenimenti di Barcellona resteranno per sempre nella storia dello sport dell'automobile come il punto di frattura che non è soltanto tra uomini di differenti epoche, ma tra due modi diversi di concepire quelle attività che noi vogliamo ancora definire sportive.

Il Gran Premio di Spagna, specialmente quello che si disputava ogni due anni a Barcellona, era l'ultimo esempio di un'epoca che poco a poco è stata soppiantata dal modo «moderno» di vedere le cose. Non voglio giudicare e stabilire se questa maniera era migliore o peggiore di quella derivante dalla nuova strada imboccata dall'attività sportiva automobilistica al vertice. Costatiamo semplicemente: d'ora in avanti non esisterà più nessun legame col passato, poiché l'ultimo tratto di unione sparisce con la scomparsa sicura del circuito del Montjuich, che era comunque stata decisa prima che accadesse il dramma di domenica pomeriggio. Resterà Monte Carlo, come circuito non ancora reso «asettico», per ricordarci che un tempo esistevano corse che erano la esasperazione delle condizioni di guida degli uomini di ogni giorno sulle strade di ogni giorno. D'ora in avanti tutto avverrà «in vitro», col rigore scientifico che avrà sostituito totalmente la fantasia. I fatti sono questi e non si possono cambiare.

Sicuramente differente il nuovo corso (ora definitivo) presenta comunque un pericolo: la mancanza di fantasia. Quel che ci si deve chiedere è se ciò non cancellerà anche le ragioni che spingevano attorno alle piste, negli «stadi» dell'automobile, le folle che rappresentano la ragion d'essere delle competizioni, almeno quelle a livello professionale.

Partiti tutti dalle piccole gare, dalle battaglie delle formule di iniziazione, da quelle attività a torto definite minori, se non era dalle appassionanti avventure dei rallies, i grandi piloti giunti al vertice si sono trasformati in uomini da spettacolo. Alle «baruffe» talvolta, irrazionali, suggerite dai sentimenti — quelle che hanno creato le leggende di uomini che hanno comunque fatto la storia delle competizioni — è stata adesso sostituita la freddezza delle programmazioni computerizzate. L'avvenire si dirà se ciò permetterà alle grandi prove di sopravvivere. Può darsi, ma in questo momento noi abbiamo la sensazione che la gente delle «nouvelle vague» pare dimenticare che dall'altra parte delle barriere di acciaio e delle reti di protezione, anche se sempre più allontanate, c'è il pubblico. Si ha la sensazione che tutto quello che la «rivoluzione» ci propone sia circoscritto alla piccola parrocchia di coloro che fanno e dirigono le corse. Gli altri, la gente che alle corse porta tuttavia gli indispensabili mezzi di sopravvivenza, sono del tutto dimenticati. Le diatribe periodiche tra una e l'altra delle parti che compongono la «parrocchia», del genere di quella ultima di Barcellona (e senza in queste note prendere posizione per nessuno) restano incomprensibili alla gente che sta nelle tribune. Sono vere e proprie offese a quelli che i francesi chiamano «le cochon qui paye».

Non credo che sia la maniera migliore di veder le cose. Può darsi che questo nuovo modo di azione divenga definitivo. Noi siamo e restiamo però ottimisti, credendo ancora nelle più belle qualità degli uomini, ed è per questo che ci resta sempre la speranza che tutto non sia finito.

Se non sarà così ci resterà il rimpianto.

**Franco Lini**



**Documenti di una domenica tragica per il motorismo. Nell'incredibile, anacronistica cornice del parco del Montjuich, si porta soccorso ai feriti coinvolti nel dramma del 25. giro. Fra i soccorritori vediamo Graham Hill**

**Fotografie di ATTUALFOTO LAURENT CEVENINI LINI**

**Una eloquente immagine della Lola di Stommelen, letteralmente disintegratasi nell'impatto contro i guard'rails ai lati del circuito**

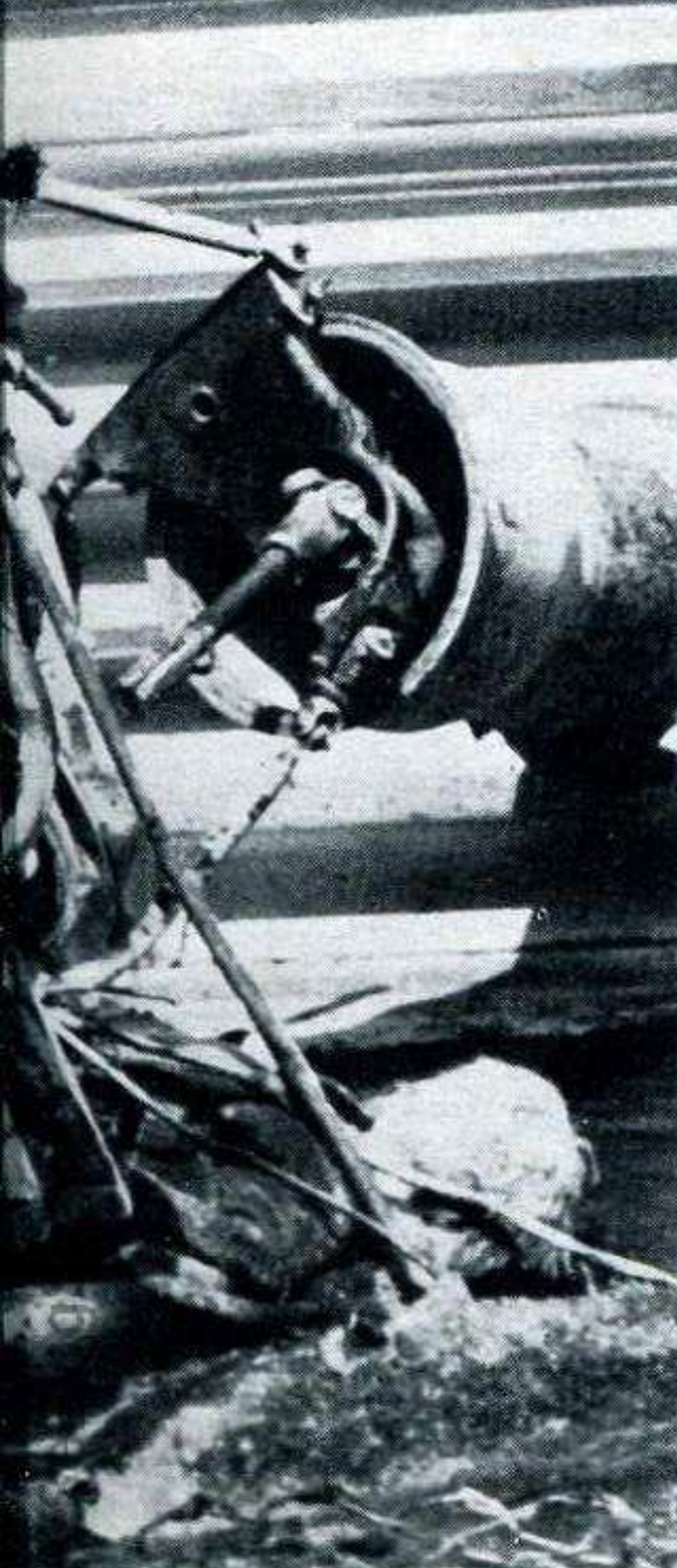
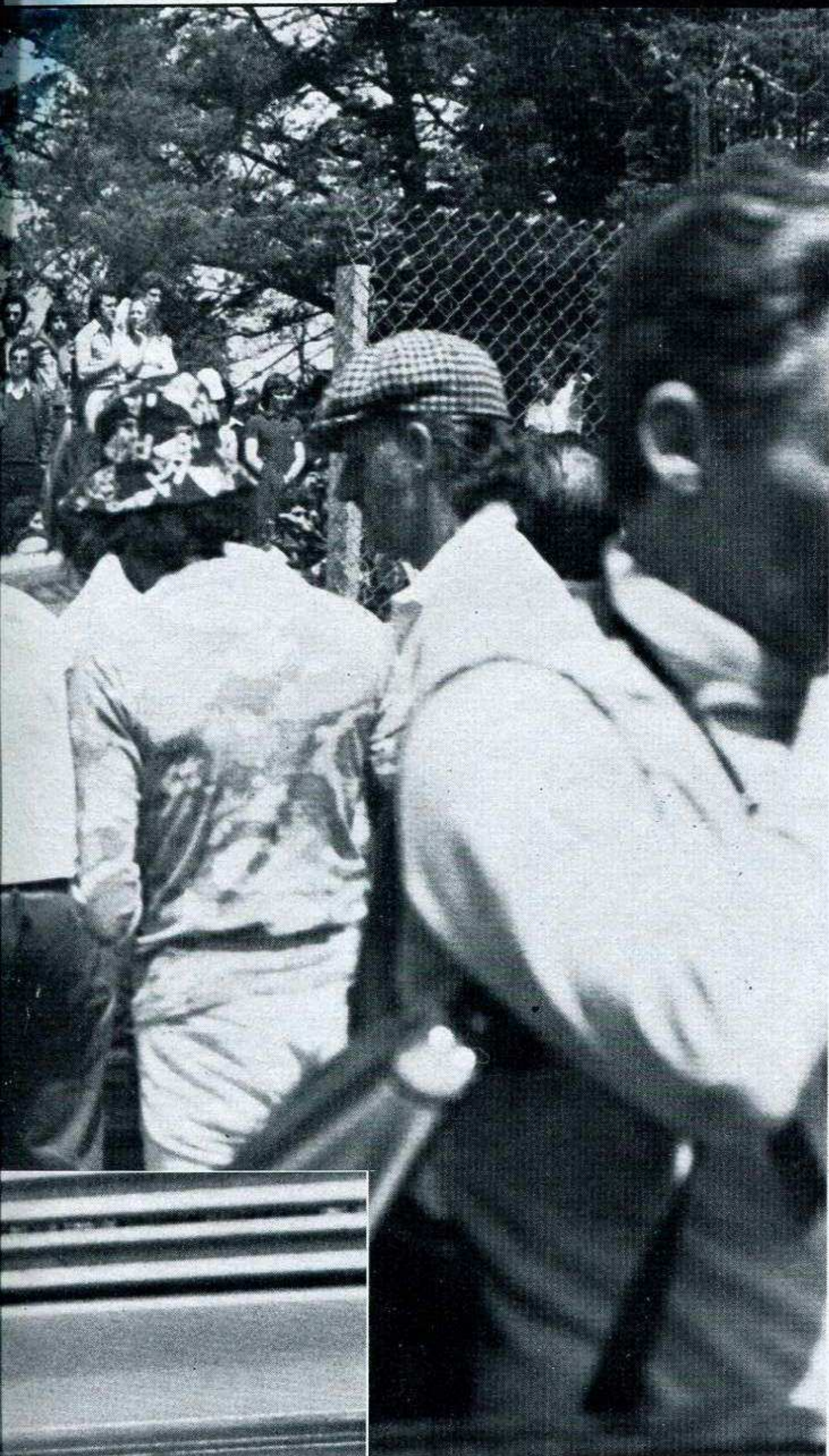


Nel **BARBANERA**  
l'incredibile  
anticipazione

# domenica **SPRINT**

## La lezione di **BARCELLONA**

# Il coraggio umano di **FITTIPALDI** fa assolvere il nostro sport



● **CITTA' DEL VATICANO.** Il radio giornale vaticano, a proposito dell'incidente nel Gran Premio Automobilistico di Spagna, ha affermato che appare « più grave ancora perchè le polemiche della vigilia sembravano quasi presentirlo. Le discussioni circa l'agibilità del circuito, le preoccupazioni dei piloti » — ha detto l'emittente della Santa Sede — meritavano una più attenta e responsabile considerazione. Di fronte ad incidenti del genere — ha aggiunto la radio vaticana — « ritorna prepotente l'impressione che troppe volte si dimentica che l'uomo non è al servizio dello sport, ma lo sport è al servizio dell'uomo ».

● **SAN PAOLO** - dal Brasile Juan Manuel Fangio si è dichiarato d'accordo con i piloti che hanno contestato il Gran Premio di Spagna, dichiarando che la sospensione delle prove « era un fatto deplorabile ma giusto, riguardando la vita stessa dei piloti ».

### DAL DIRETTORE

**BARCELLONA** - Se lo sport automobilistico, addì domenica 27 aprile 1975 ha ancora diritto di credibilità, lo deve al suo campione del mondo, il signorile brasiliano Emerson Fittipaldi. Non ne avrebbe certo se a ottenerla questa credibilità, questo rispetto, dovesse chiederla a altri uomini che vi si identificano come protagonisti, vedi organizzatori come quelli di Spagna, che troppo facilonescamente confondono la passione col buonsenso e la superficialità; vedi quei costruttori che non sanno rinunciare al più modesto dei vantaggi nell'interesse di tutti e del loro stesso futuro, senza dire di quei dirigenti CSI che continuano a pensare di poter vivere in un mondo di sport fatto di giacche blu, saloni rutilanti di luci, rendez vous conferenziali, rulli di tamburi di majorettes coreografiche. Ma occorre aggiungerci anche i piloti, almeno una buona parte di loro, quelli che nella loro smisurata piccolezza (a par-

te il caso di Ickx che fa testo di contestazione a parte) non hanno saputo vedere al di là della piccola occasione offertagli o della grande che poteva sfuggirgli.

« Oggi si vedrà quanto vale e se esiste la GPDA » mi disse Niki Lauda a cavallo del mezzogiorno di sabato scorso, nella discesa del Montiuich, che con Fittipaldi, Hunt, Jarier e Peterson andava visionando con un codazzo di giornalisti (italiani, solo italiani!). « Guarda, guarda qui, come reggono... » e intanto svitava un bullone a dimostrazione che gli organizzatori di Spagna non avevano mostrato nulla subito, almeno in buona volontà, per venire incontro al punto di vista dei piloti.

Lauda era con Fittipaldi e Regazzoni, uno dei più accesi in questa contestazione che ha poi trovato così drammatica validità nei fatti di domenica pomeriggio. E lo

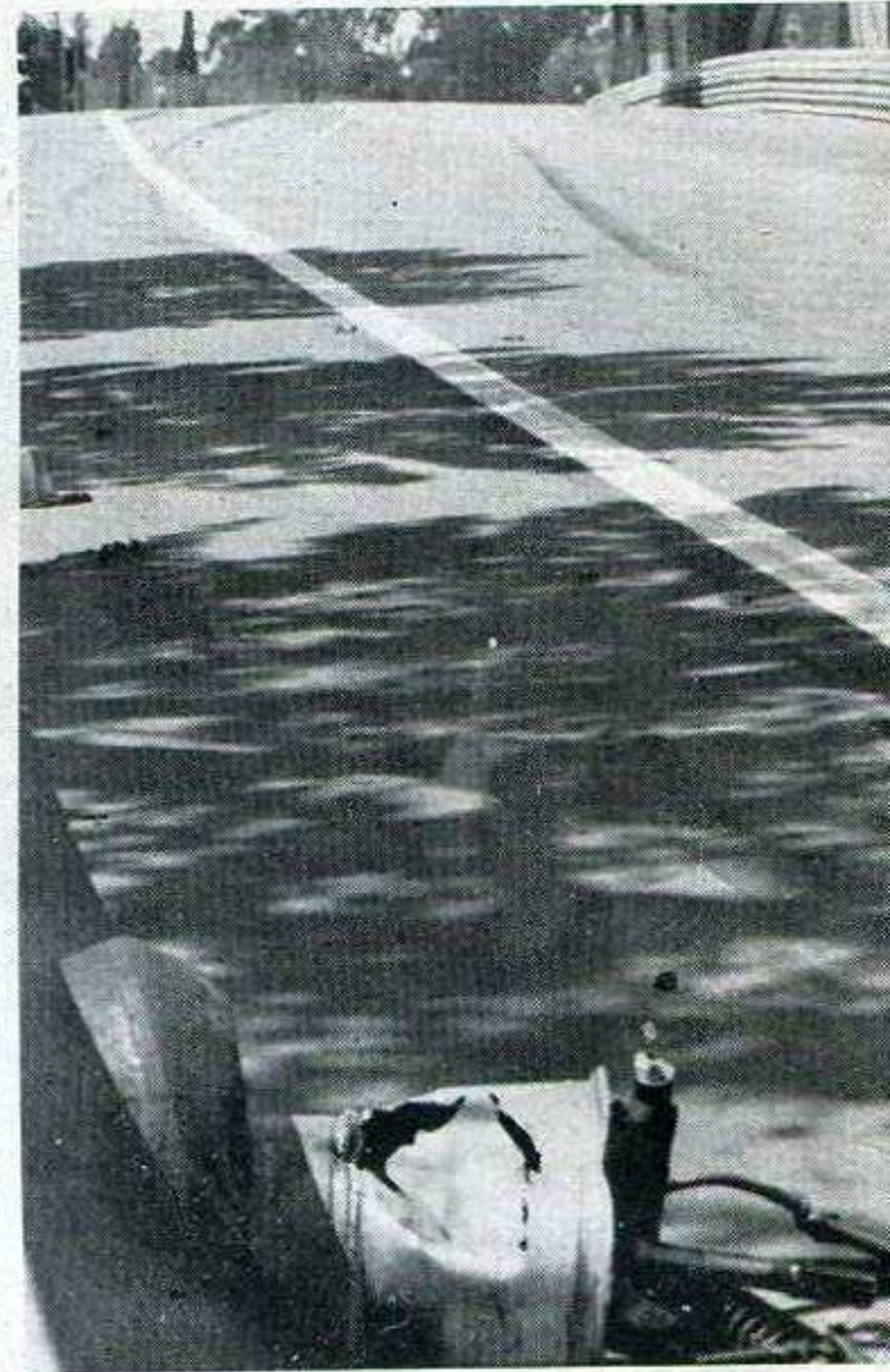
**Marcello Sabbatini**

CONTINUA A PAGINA 34



# ore 13,30

Al 25. giro di questo disgraziato Grand Prix, la vettura di Stommelen perde l'alettone ed innesca una terribile sbandata che la porta dapprima ad urtare i guard-rails di sinistra (foto a sinistra), quindi a piombare oltre la barriera alla destra della direttrice di marcia. Qui sotto, parte della sospensione dietro fermatasi più avanti. A destra, una gru solleva il rottame della Lola di Rolf Stommelen, spezzatasi in due tronconi per l'urto. In primo piano, il motore

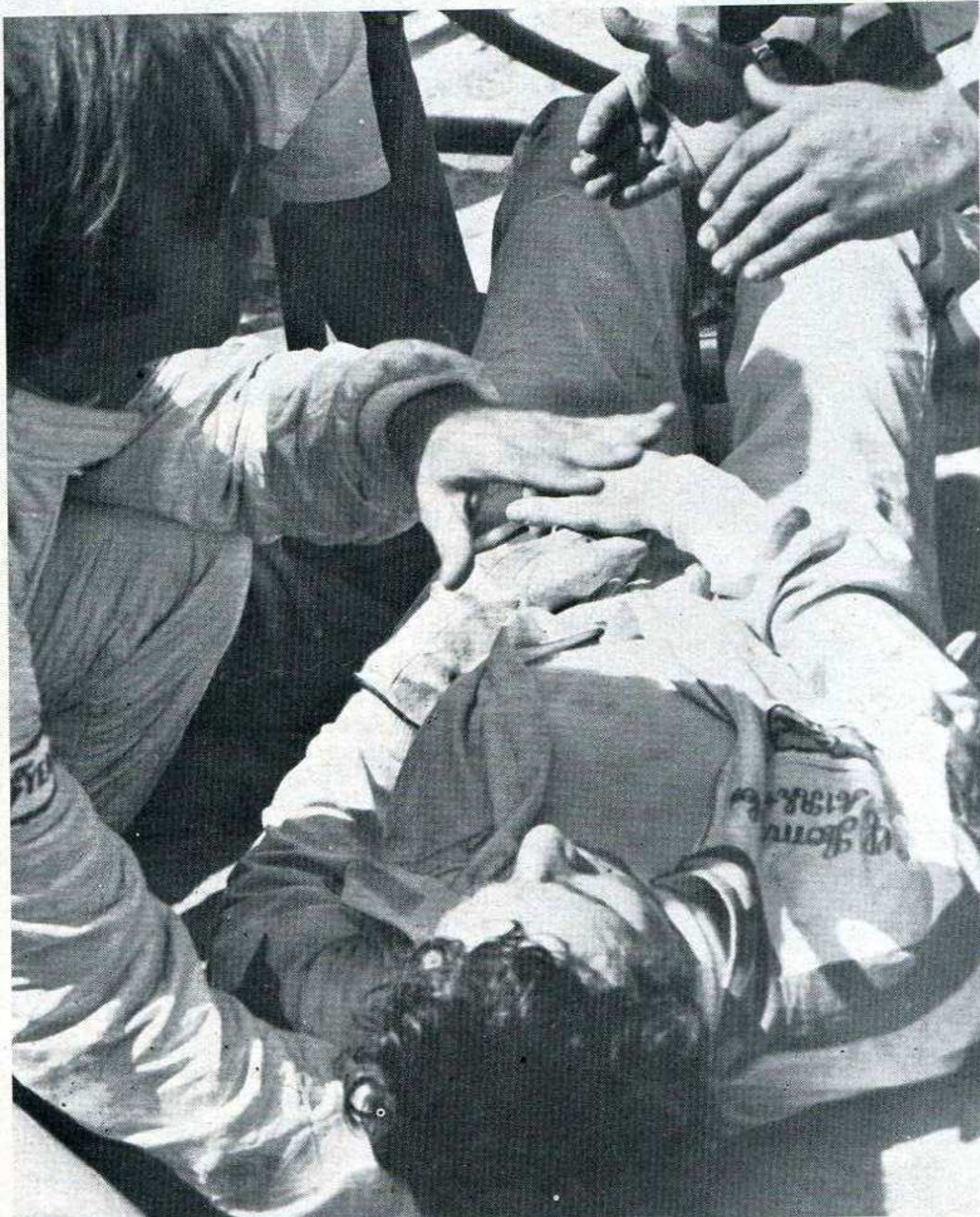


## SPECIALE AUTOSPRINT

BARCELONA - Sono le 13,33 quando passa davanti ai box la bianco-rossa vettura di Stommelen, l'occhialuto pilota tedesco che in quel momento guida la corsa, 25. giro dei 75 giri in programma. E' un attimo, quinta piena, 270 Km/h. Pace gli è alle spalle distaccato di 10 metri, cede il supporto dell'alettone, la macchina scaricata dall'appendice aerodinamica, diventa incontrollabile, si intraversa leggermente sulla sinistra, il pilota corregge. La macchina è però inguidabile, sbanda e punta sul guardrail alla propria sinistra, lo prende in pieno. Rimbalza al centro della pista e inizia una serie di carambole e testa e coda per alcune decine di metri. In questo sventagliare viene forse toccata dalla Brabham di Pace. E' la tragedia. La Lola si alza, attraversa tutta la pista volando, tanto che Pace dichiarerà poi di esserci passato sotto, vola oltre il guardrail e nella sua folle, incontrollata corsa uccide quattro persone e ne ferisce sei, strappando molti metri di rete, nella quale rimarrà avvolta. Il pilota, incredibile ma vero, in una macchina distrutta e a pezzi tagliata in due se la caverà, ha le due gambe rotte, le costole e il braccio sinistro fratturato.

In pista intanto è il caos, i meccanici della Lola e della Brabham sono gli unici ad avere sentore della tragedia e, incuranti del pericolo, corrono verso il luogo che dista un paio di centinaia di metri dai box. Arriviamo anche noi.

Stommelen è ancora imprigionato nella vettura che dire distrutta è poco... Ha un piede incastrato nella monoscocca e non si riesce a liberarlo con sollecitudine. Mentre le macchine passano a ritmo lento, avviate di an-



Ecco Stommelen, a terra, assistito da Wilson Fittipaldi, la cui vettura era ferma dal primo giro e che si trovava nei pressi del luogo di uscita. Stommelen è uscito dall'incidente con fratture alle gambe, ad un braccio ed alle costole. E' stato ricoverato nella clinica del padre di Soler Roig

dare piano prima dai rispettivi meccanici che si erano portati davanti ai box in mezzo alla pista, delle bandiere gialle esposte, incontriamo Pace. E' fuori di se.

Ci dirà poi che non ha visto nulla, solo la macchina che aveva davanti volare, ha avuto la percezione di passarci sotto, poi ha sentito che sfregava contro il guardrail, le due ruote di destra sono scoppiate. Ha portato la macchina il più lontano possibile e nel ritornare ha visto Stommelen imprigionato e tutte quelle persone stese a terra senza vita. E' molto scosso e se ne va ai box, per poi scappare subito.

Sono passati esattamente dieci minuti da quando è avvenuto l'incidente e Stommelen è ancora dentro la macchina. Finalmente arriva l'ambulanza dai box, un'altra che era a dieci metri dall'incidente non è intervenuta. E' un altro scandalo organizzativo.

Si verrà poi a sapere che le ambulanze non si potevano fare uscire finché c'erano macchine in pista in quanto queste invadevano la corsia di decelerazione, proprio dove le vetture allargavano a destra per prendere la curva dell'incidente.

Bloccata la corsa con la bandiera a scacchi, finalmente arrivano le ambulanze. Sono però tutti « generali », nel senso di gente che comanda. Finalmente Stommelen è liberato e portato su una vettura. E' cosciente, lo sostiene alla testa Wilson Fittipaldi, anche lui è accorso sul posto. Tutto attorno è morte.

Sotto la vettura c'è il corpo di un nostro collega della radio canadese, Mario de Roia (del quale avete visto spesso foto su AUTOSPRINT). A due metri da lui un pompiere giace nella

Giancarlo Cevenini

CONTINUA A PAGINA 24



Scene di devastazione nel punto in cui è uscita la Lola di Stommelen. Sopra il motore ed il cambio. Sotto, uno dei feriti fra il pubblico. Nelle due foto in basso, si nota come la vettura abbia divelto buona parte delle protezioni in corrispondenza di una postazione di vigili del fuoco



CONTINUAZIONE DA PAG. 23

sua tuta di amianto senza vita, più indietro una persona del pubblico è orrendamente mutilata, poco lontano un giornalista di «AUTOREVISTA» è senza vita.

Alle 13,50, dopo ben diciassette minuti, l'ambulanza con Stommelen e due meccanici della Lola parte per l'ospedale. Abbiamo per un momento l'occasione di vedere Stommelen che ci fa OK con il pollice, e capiamo che non è eccessivamente grave.

Fra i sei feriti feriti Georges Bertelotti, il capo ufficio stampa di Montecarlo, è grave per la frattura del cranio; poi c'è un giornalista italiano o almeno porta lo speciale «pass» rilasciato alla stampa, si chiama Mario Vigliatore ma non risulta accreditato. Fra gli altri feriti in modo grave un giornalista del «Mundo Deportivo», e un ragazzo di nove anni, non grave. Alle ore 14 la zona è sgomberata da morti e feriti, un «Bomberos» lava l'asfalto del sangue del suo collega...



Le impressionanti strisciate lasciate dalla vettura di Stommelen, contro il guard-rail. Il segno rettilineo è quello della frenata disperata di Pace, che non ha potuto fare a meno di far decollare la Lola del tedesco, che gli si è girata davanti. Sotto, la Brabham di Pace fermatasi qualche decina di metri oltre il punto in cui la Lola ha seminato la distruzione



## Mario De Roia ci mandava le sue foto

Tra le vittime di Barcellona c'è Mario De Roia, italiano ma naturalizzato canadese; egli svolgeva in Canada una intensa attività di propaganda italiana, lavorando sia per il «Giornale di Toronto», settimanale di lingua italiana, sia per la emittente radio, in italiano, che diffonde programmi e notizie dirette agli immigrati dello stato di Ontario e che appartiene a Gianni Lombardi.

Appassionato di automobilismo, svolgeva il suo lavoro con molta passione, ed era venuto in Spagna per effettuare la radiocronaca di questa corsa per la quale ci diceva, poco prima della corsa, che era felice perché con le Ferrari favorite gli sarebbe stato molto piacevole parlare al microfono, sapendo di far molto contenta anche la gente italiana che lo avrebbe ascoltato.

Dal Canada, ed anche dagli Stati Uniti, inviava ad Autosprint molte buone documentazioni fotografiche, che ora ci mancheranno.



Pace scende dalla vettura, sconvolto da quanto immagina sia successo. Guardate che quantità di gente c'era immediatamente al di là delle barriere

## La Ferrari non avrebbe continuato

● L'avv. Luca di Montezemolo ha dichiarato alla TV della Svizzera Italiana, subito dopo la sospensione della corsa:

«Una brutta giornata, che ha chiuso tre giorni altrettanto brutti. Gli organizzatori devono riflettere sul fatto che questo è uno sport, non un circo. Non c'è stata la sicurezza richiesta. Gli organizzatori stanno dicendo che vagliano l'ipotesi di riprendere la corsa. Per quanto riguarda la Ferrari, posso dire che noi carichiamo le monoposto sul camion e ce ne andiamo via».

# L'altalena della contestazione

SPECIALE AUTOSPRINT

BARCELONA - Mercoledì 23. Alcuni piloti che sono già a Barcellona vanno a visionare il circuito, vedono i guardrails montati male, lo fanno presente agli organizzatori. Questi assicurano che per la gara tutto sarà in ordine.

Giovedì 24. E' il giorno prima delle prove. Altri piloti vanno a vedere la situazione che però non è cambiata. Gli organizzatori, seccati, assicurano ancora una volta di non preoccuparsi perché tutto sarà pronto per le prove di domani.

Venerdì 25. I piloti in mattinata vanno a visionare il circuito e vedono che i guardrails non sono fissati con i bulloni, inoltre questi non hanno la rondella per impedire che la testa del bullone esca dalla feritoia del guardrail in caso di urto. Il segretario della CSI indice una riunione con Saliti che è qui nelle vesti di ispettore CSI.

Ore 12: Le Guezec annuncia che le prove sono rimandate. Non si farà la sessione prevista dalle 14 alle 15, ma solo quella dalle 16 alle 17,30. I piloti sono in riunione nel camion della Texaco dentro lo stadio e ribadiscono ancora una volta compatti che non proveranno.

E' un continuo avanti e indietro dei piloti che si riuniscono nel camion della Texaco, prendono decisioni e le vanno a riferire agli organizzatori nel camion della direzione di corsa distante circa un chilometro. Questo avanti e indietro avviene per quattro volte dalle 12 alle 16, ora prevista per le prime prove. Alle 16 i piloti sono irremovibili nel camion Texaco, ma, come se nulla fosse, gli organizzatori aprono il circuito: chi vuole può provare.

Ore 16,20: Si presenta Ickx che fa alcuni giri con la Lotus. L'altoparlante annuncia al pubblico impaziente che le prove stanno per avere inizio.

Ore 16,45: Fittipaldi, Scheckter e Lauda vanno dagli organizzatori (dove c'è Hill) e ribadiscono che non scenderanno in pista se non verranno fatti i lavori richiesti.

Ore 16,50: I costruttori sono in pista con le macchine e attendono di vedere che cosa faranno i piloti. Tyrrell, Chapman, Ecclestone prendono la tintarella mentre i meccanici seduti si riposano ai box.

Ore 16,55: E' appena passato Ickx davanti ai box che passa un'altra macchina. Tutti sono meravigliati perché non l'hanno vista partire dai box, si vedrà poi che è Brambilla che, partito direttamente dallo stadio, è andato in pista.

Ore 16,57: Vilapadierna esulta: ha già due macchine in pista.

Ore 17: Ickx è ai box e dichiara che per lui il circuito va bene. Brambilla ai box anche lui, dichiara di essere un corridore e che è assurdo impedire le prove un'ora prima dell'inizio.

Ore 17,20: I piloti escono dal camion dell'organizzazione e vanno in una ennesima riunione nel camion Texaco.

Ore 18: Esce Hill che parla a nome di tutti, è affiancato da Fittipaldi, Lauda e Scheckter, alle sue spalle si intravedono gli altri. Hill annuncia che tutto è rimandato a domani, gli organizzatori assicurano che verrà tutto approntato nella notte secondo i desideri. Fittipaldi dice che sono tutti d'accordo, escluso Ickx. Gli diciamo che anche Brambilla ha provato. Fittipaldi ribatte che il monzese ha provato «perché non sapeva...».

Ore 23: Alcuni piloti vanno a visionare il circuito. Fra questi Regazzoni, che nota una ventina di persone che lavorano. Poche, si dice, ma domani, in mattinata



Lauda e Migault escono dalla roulotte Texaco dopo l'ennesima riunione. Migault si era ferito un labbro nei giorni precedenti, provando un motocross

## Volevano arrestare Montezemolo!

BARCELLONA - Un commissario di gara particolarmente indisponente ai box della Ferrari per le uniche due ore di prove delle due giornate previste. Il suddetto pretendeva di mandare via i meccanici dal loro box. Gli uomini di Maranello nemmeno lo ascoltavano. E' andato allora dall'avv. Montezemolo e voleva allontanarlo dal posto che gli spetta. Sono volate parole un po' grosse e qualche spintone finché tutto si è chetato.

Ma non per il commissario, che è andato a chiamare la Guardia Civil, che è intervenuta e voleva mandare fuori il DS della Ferrari. Uno scatto d'ira di Montezemolo e sono scattati, al fischio della guardia, tutti i suoi colleghi che hanno arrestato, pretendendo di mettergli le manette, l'avv. Montezemolo. La questione si è poi risolta prima dietro ai box, (senza manette naturalmente), poi in sala stampa dove l'avv. Montezemolo invitato da un graduato presente ha dovuto chiedere scusa e tutto si è sistemato. Va ricordato che le guardie del circuito del Montjuich sono le stesse che due anni fa picchiarono i piloti perché non volevano che entrassero in sala stampa per una conferenza!

# e FITTIPALDI si è preso anche fischi...



A sinistra, i managers Ecclestone e Mosley con le chiavi con le quali erano disposti a mandare i meccanici dei propri teams a stringere i bulloni dei guard-rails pericolanti. Qui sopra, le vetture attendono le decisioni

presto arriveranno rinforzi. Era stato detto che all'occorrenza si sarebbe fatto intervenire l'esercito per fissare i bulloni, invece niente.

Ore 3: Il circuito è deserto, nessuno lavora. I casi sono due: o i lavori sono stati interrotti, oppure sono finiti. Si vedrà la mattina.

Sabato 26

Ore 9: Una cinquantina di persone sono dislocate lungo la pista, hanno bidoni pieni di bulloni, chiavi inglesi e avvitano...

Ore 11,30: I piloti vanno a verificare, c'è Hill, Lauda, Scheckter, Fittipaldi, Hunt, Le Guezec il segretario della CSI, Saliti ispettore della medesima e un corteo di altri personaggi. Piloti e uomini di governo sportivo sono concordi nel dichiarare che non è possibile correre in queste condizioni, i lavori promessi non sono stati fatti o sono stati fatti male.

Ore 12: Si decide di ritornare, Le Guezec dice: « Non si farà la corsa per motivi di sicurezza ». Fittipaldi rincara: « Gli organizzatori non garantiscono il minimo di sicurezza con i guardrails messi in questo modo io in ogni modo NON CORRERO' qualsiasi cosa facciano gli altri ».

Ad una precisa domanda di chi scrive (se eventualmente qualcuno rompesse l'alleanza che cosa farebbe), Fittipaldi dice: « Non correrò se non verranno fatti i lavori richiesti » (poi sarà l'unico coerente in tutta la faccenda). Lauda dice: « Non si può correre, è in questa occasione che dobbiamo dimostrare se la GPDA è una organizzazione forte oppure no ».

Ore 13,45: I piloti vanno dagli orga-

nizzatori, la corsa a questo punto sembra non si faccia.

Nel camion degli organizzatori ci sono Von Hanstein, Le Guezec, Saliti, De Toledo con Lauda, Scheckter, Hunt, Hill e Fittipaldi. I piloti ribadiscono il loro « no » e chiedono alla CSI di dichiarare se il circuito è agibile o meno.

Ore 14: La CSI è stata diplomatica e, come nelle migliori risposte politiche dice: « la pista è terribile », non vuole dire nulla.

Ore 14,10: I piloti non vogliono essere loro a dire di no alla corsa, la CSI non lo dice, le due fazioni si passano « la patata bollente » e non affermano nulla di preciso.

Ore 14,15: Tutti i piloti sono nel solito camion Texaco. Ennesimo meeting. Ci sono tutti manca solo Wunderink, c'è Ickx che ribadisce che per lui il circuito va bene, oppure se non va questo dice: « Dobbiamo contestare anche altri circuiti tipo Montecarlo ». Andretti dice che per lui va bene e correrà, ma alla fine dichiara « mi terrò con la maggioranza ». Anche Donohue dice che il circuito va bene e che correrà.

La riunione dei piloti va per le lunghe. I costruttori sono chiamati dagli organizzatori e minacciati di rappresaglie. Questi ultimi in massa arrivano al camion Texaco.

Ore 14,25: Arriva Chapman seguito da Ecclestone, F. Williams, Penske, Mosley. Colin va a bussare alla porta e chiama fuori Peterson.

Questo il dialogo fra i due:

« Ronnie, vieni a provare ».

— « Non posso ora... ».

— « Ti ricordo che sei sotto contratto con la Lotus ».

— « Lo so, ma devo aspettare la decisione della maggioranza ».

— « Vieni a fare tre giri ».

— « No, non ora ».

— (Chapman minaccioso) « Ricorda che prima o poi devi guidare una Lotus... » e se ne va.

Nel frattempo, Mosley entra e chiama Brambilla e la Lombardi scatenando le ire dei piloti. Si alza W. Fittipaldi che prende per la maglia Mosley e lo butta fuori insultandolo, poi arriva anche Emerson che dice ai costruttori che sulla scalletta reclamano di poter parlare con i loro piloti: « Andatevene! Questo è un meeting fra piloti che rischiano la « LORO PELLE » non stiamo parlando di soldi, ma di sicurezza ».

Ore 14,30: I costruttori se ne vanno... a cercare altri piloti nell'eventualità che quelli che hanno sotto contratto si rifiutino di correre. Così la March contatterà Pianta, mentre Ecclestone contatterà per le sue Brabham Tunmer.

Ore 15: I costruttori girano attorno al camion Texaco in attesa che venga presa una decisione definitiva. Mosley dice: « Bisogna fare un sacrificio, e venire incontro anche alle esigenze del pubblico che attende lo spettacolo... agli organizzatori. Certo che anche i piloti non hanno tutti i torti ». Tyrrell: « D'accordo in linea di massima con i piloti però sono troppo severi, via... ».

F. Williams: « Emerson Fittipaldi non è la persona più adatta a fare queste alzate d'ingegno perché proprio in Brasile è in Sud Africa ha lasciato guardrails in punti dove era stato giudicato pericoloso ».

Ore 15,30: I piloti votano se correrà o meno, sono votazioni segrete. Siamo però venuti a sapere chi ha votato per correre, ecco i nomi: Brise, Peterson, Lombardi, Andretti, Brambilla, Jones, Donohue, più ovviamente Ickx, Evans e Wunderink. La maggioranza è per non correre e la maggioranza ha vinto. Si decide come portare avanti la questione,

quando arriva l'ex pilota Soler Roig.

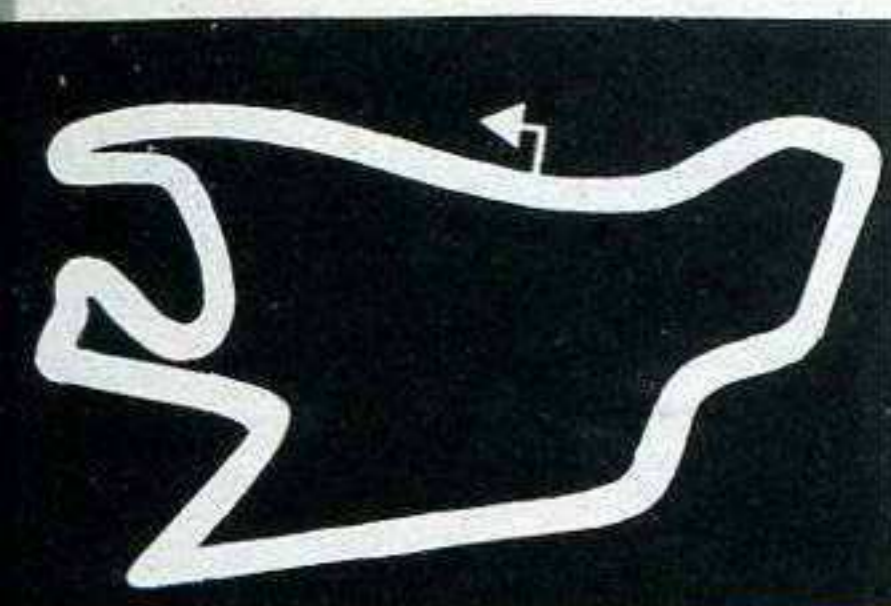
Ore 15,40: Soler Roig parla ai suoi ex-colleghi dicendo loro di essere venuto a sapere che gli organizzatori, in caso le prove non si svolgano regolarmente, chiameranno la forza pubblica e bloccheranno auto di F. 1 e camion nello stadio in disuso che è nei pressi del circuito.

Ore 15,42: Alle porte dello stadio si presentano una quarantina di poliziotti guidati da due tenenti, e si mettono da una parte e dall'altra pronti ad intervenire.

Ore 15,45: I piloti escono alla spicciolata e corrono in pista, la Lombardi ci fa segno che se non lo fanno verranno ammanettati. Si viene a sapere che i piloti hanno accettato il ricatto ma sono d'accordo di fare qualche giro piano per essere qualificati e basta.

Ore 15,55: Tutti i piloti sono in pista meno Emerson Fittipaldi, che si rifiuta categoricamente di correre in un circuito che giudica insicuro (avrà poi purtroppo ragione). Ennesimo ricatto degli organizzatori al campione del mondo: se non farà i sei giri regolamentari per essere qualificato le sue macchine verranno bloccate alla dogana e non potrà partecipare al GP di Monaco e al GP del Belgio. Emerson cede ma andrà talmente piano da non essere qualificato.

Ore 16,55: Parte la macchina del campione del mondo di F. 1 e campione del mondo della coerenza, Emerson Fittipaldi. Farà sei giri tra i fischi di un pubblico troppo precipitoso nei suoi giudizi. Intanto Lauda rompe il patto di non tirare e spicca un bel 1'24"2. Da quel momento tutti si danno battaglia per lo schieramento di partenza come se tutto ciò che è stato fatto e detto fino a quel momento non avesse valore.



# G.P. SPAGNA

Gara internazionale di velocità valida quale quarta prova del Campionato Mondiale Piloti di Formula 1. Circuito del Montjuich, Barcellona, di 3.790 metri. 75 giri previsti per un totale di 284,250 km. 27 aprile 1975.

## COSÌ' (IN 25) AL VIA... E IN 8 ALL'ARRIVO

Niki Lauda (Ferrari 312 T) 1'23"4	Clay Regazzoni (Ferrari 312 T) 1'23"5
James Hunt (Hesketh 308) 1'23"8	Mario Andretti (Parnelli-Ford) 1'23"9
Vittorio Brambilla (March-Beta) 1'24"2	John Watson (Surtees-Matchbox) 1'24"3
Patrick Depailler (Tyrrel-Elf 007) 1'24"4	Tom Pryce (UOP-Shadow) 1'24"5
Rolf Stommelen (Embassy-Lola) 1'24"7	Jean Pierre Jarier (UOP-Shadow) 1'25"0
Jochen Mass (Texaco-Marlboro) 1'25"2	Ronnie Peterson (JPS-Lotus) 1'25"3
Jody Scheckter (Tyrrel-Elf 007) 1'25"4	Carlos Pace (Brabham-Martini) 1'25"8
Carlos Reuteman (Brabham-Martini) 1'25"8	Jacky Ickx (JPS-Lotus) 1'26"3
Mark Donohue (Penske PC1) 1'26"3	Tony Brise (Williams-Ford) 1'26"4
Roelof Wunderink (Ensign-Ford) 1'26"6	Alan Jones (Hesketh 308) 1'26"7
Wilson Fittipaldi (Copersucar-Ford) 1'27"2	François Migault (Embassy-Lola) 1'27"9
Bob Evans (BRM P 201) 1'28"8	Lella Lombardi (March-Lavazza) 1'30"3
Arturo Merzario (Williams-Chicco) 1'54"3	Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 2'10"2 non partito

1. Jochen Mass (Texaco-Marlboro McLaren M23) 29 giri in 42'53"7, media 153,764 kmh; 2. Ickx (Lotus-John Player Special) 42'54"80; 3. Reutemann (Brabham-Martini BT44) a 1 giro; 4. Jarier (UOP-Shadow DN 5) a 1 giro; 5. Brambilla (March-Beta 751) a 1 giro; 6. Lombardi (March-Lavazza 751) a 2 giri; 7. Brise (Williams Ford F-1 003) a 2 giri; 8. Watson (Surtees-Matchbox TS 16) a 3 giri.  
Arrivati ma non classificati (non hanno compiuto i 9/10 della distanza del primo): Regazzoni (Ferrari T) a 4 giri; Pryce (UOP-Shadow DN 5) a 6 giri; Migault (Embassy-Hill Lola T 370) a 11 giri.

## IMBATTUTI I PRIMATI

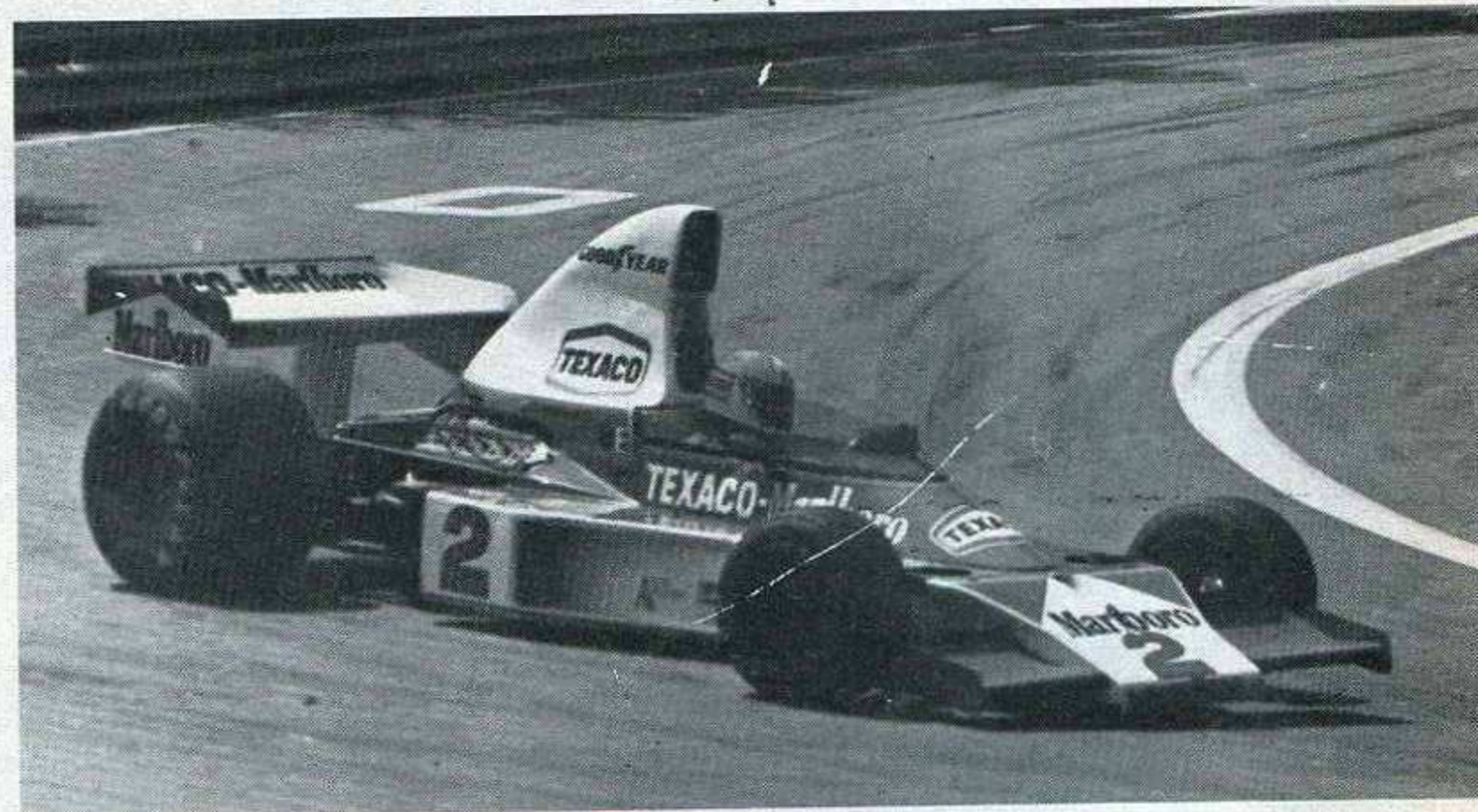
● Sul giro: Mario Andretti (Vel's Parnelli Jones) il 14.o giro in 1'25"10, media 160,356 kmh. Primato imbattuto: Ronnie Peterson (Lotus-JPS) in 1'23"80, media 162,844 kmh (1973).

● Sulla distanza: Primato imbattuto: Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS), media 157,480 kmh (1973).

● La prossima gara del Mondiale F. 1 sarà il Gran Premio di Monaco, in programma a Montecarlo l'11 maggio prossimo.

22 giri sono bastati per fare classifica e metà punteggio mondiale (dopo ICKX il terzo è REUTEMANN e non JARIER)

# MASS vincitore (con 4 e mezzo)



Jochen Mass è stato il vincitore di questo gran premio ad eliminazione. La sua Texaco-Marlboro è stata la prima a presentarsi davanti alla bandiera a scacchi, quattro giri dopo il caos. Mass ha guadagnato 4 punti e mezzo

BARCELONA - La CSI ha detto di sì, il circuito del Montjuich è agibile quindi si può correre. «...nella notte fra sabato e domenica tutti i lavori richiesti sono stati fatti...» garantisce Le Guezec, segretario della CSI e aggiunge, «Il circuito del Montjuich è ora pronto per accogliere il GP di Spagna».

Non si fa incantare però Emerson Fittipaldi, che alle dieci ha un appuntamento con Metternich, presidente della CSI, per esporgli le sue ragioni. Metternich dice a Fittipaldi di aver capito la situazione, e, «prende atto di tutto facendo il possibile perché ciò non si ripeta». Più vago e diplomatico di così... Emerson alle ore 12 accompagnato dalla moglie prende l'aereo per Ginevra.

Alle 12,55 con 25 minuti di ritardo per far sfilare le majorettes parte il GP di Spagna. C'è il sole ma fa freddo e spira un forte vento che si acqueterà poi appena verrà abbassata la bandiera da Vilapadierna il direttore di corsa. Sullo scatto il più lesto è Regazzoni seguito da Lauda mentre Andretti fa patinare le ruote assieme a Hunt. Dal dietro Brambilla allarga tutto sulla sinistra guadagnando metri preziosi.

Venticinque vetture si allungano nel rettilineo e nella salita dove avverrà poi l'incidente di Stommelen. Lauda, per guadagnare come al solito il tempo perso in una partenza non eccezionale, «tira» più degli altri.

Nel breve rettilineo che in discesa porta al tornante si presenta Lauda che ha un leggero margine di vantaggio, una mezza macchina su Regazzoni che è alla destra dell'austriaco, il quale ha alle spalle Andretti, Brambilla e Watson. E' un attimo, Lauda allarga leggermente per impostare il tornante a sinistra, si avvede di avere Regazzoni alla sua destra e capisce di essere troppo veloce. Anticipa la frenata ma viene toccato da Andretti che gli è alle spalle.

Il baffo anteriore destro dell'italo-americano tocca la ruota posteriore di Lauda, che intraversa e va a chiudere la strada al sopraggiungente Regaz-

zoni. La macchina di Lauda, tutta di traverso, tocca il guardrail con il musetto, sprigionando scintille, Regazzoni spinge il compagno e nella foga lo raddrizza nella direzione giusta.

Gli altri passano e non toccano i due attaccati al guardrail. Lauda esce di scena abbandonando la vettura ormai inservibile fuori dalla pista, Regazzoni con la ruota anteriore destra che ha sfregato contro il guardrail sgonfia e con il musetto rotto raggiunge lentamente i box per ripartire dopo due giri.

La corsa delle due Ferrari è durata meno di 700 metri, nonostante siano partite in prima fila... Ne approfittano gli avversari. Al termine del primo giro guida la corsa Hunt seguito da Andretti, i due sono distaccati di circa tre secondi, poi più lontani seguono Watson, Stommelen, Brambilla, Pace, Peterson, Jarier, Pryce, Mass e Scheckter.

Hunt guida per sei giri la corsa prima di andare a urtare contro un guardrail nella curva a destra in discesa dopo il tornante. La sua corsa e il suo sogno di vittoria per ripagare mr. Hesketh delle traversie economiche, sono finiti.

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Stommelen	25. giro	incidente
Pace	25. giro	incidente
Peterson	23. giro	incidente
Wunderink	20. giro	trasmissione
Andretti	16. giro	sospensione
Evans	7. giro	motore
Hunt	6. giro	incidente
Scheckter	3. giro	motore
Jones	3. giro	incidente
Donohue	3. giro	cambio
Depailler	1. giro	avviamento
Merzario	1. giro	abbandono
W. Fittipaldi	1. giro	abbandono

## LA CLASSIFICA MONDIALE

	Argentina	Brasile	Sud Africa	Spagna	Totale
Emerson FITTIPALDI	9	6	—	—	15
Carlos PACE	—	9	3	—	12
Carlos REUTEMAN	4	—	6	2	12
Jochen MASS	—	4	1	4,5	9,5
Jody SCHECKTER	—	—	9	—	9
James HUNT	6	1	—	—	7
Clay REGAZZONI	3	3	—	—	6
Patrick DEPAILLER	2	—	4	—	6
Niki LAUDA	1	2	2	—	5
Jacky ICKX	—	—	—	3	3
Jean Pierre JARIER	—	—	—	1,5	1,5
Vittorio BRAMBILLA	—	—	—	1	1
Lella LOMBARDI	—	—	—	0,5	0,5

Il punto 21) delle Prescrizioni Generali dei Campionati FIA prevede la possibilità di attribuzione di punteggio anche nel caso che la corsa, in questo caso il Gran Premio, venga interrotta prima del termine previsto. In particolare, il secondo capoverso dice: «nel caso che la distanza coperta sia compresa fra il 30 ed il 60% del totale, la gara non possa essere ripresa, si attribuirà ai primi 6 classificati la metà dei punteggi previsti». Perciò (ridicolo a parte nel caso specifico) ecco ricomparire mezzi punti nelle classifiche di campionati mondiali.



Colpi di scena  
anche in F. SEAT

## CANOMANUEL sconfitto dal cambio

BARCELONA - Nella mattinata del GP di Spagna avevano aperto le ostilità le F. 1430 che disputavano i 20 giri previsti per un ennesimo round del loro campionato. Molto attesa la corsa del collega (e nostro corrispondente) Louis Canomanuel, che aveva ottenuto il miglior tempo in prova, al volante di una Selex veramente a punto: ma lo sfortunato pilota-giornalista doveva ritirarsi per una avaria al cambio e lasciare la vittoria a José Escavias, che precedeva Bea e Arias. Restava a Canomanuel solo la soddisfazione del giro più veloce, che puntualmente il madrilenò realizzava nel corso del 2. giro ad oltre 126 kmh. di media.

Qui sopra, pochi attimi dopo la partenza, si notano le due Ferrari di Regazzoni e Lauda in prima fila. Dietro Clay c'è Andretti, poi Watson, mentre sulla destra sono Hunt e Brambilla. Sotto vediamo «volare» nel salto dopo il traguardo la Parnelli di Andretti, che ha ottenuto il giro più veloce, e la Surtees di John Watson. L'irlandese stava facendo una magnifica corsa ma ha dovuto arrestarsi per il bloccaggio di un freno



Dal settimo giro guida la danza Andretti che sta andando veramente forte, tanto da ottenere al quattordicesimo passaggio il giro più veloce in 1'25"10 alla media di 160,356 kmh.

Si sono intanto ritirati W. Fittipaldi che ha compiuto (per protesta e per solidarietà verso il fratello) un solo giro, così come Merzario e Depailler, fermatosi per una gomma forata e che è rimasto sulla pista di decelerazione con la macchina che si rifiuta di andare in moto.

Al terzo passaggio sono spariti tre piloti: Donohue che ha rotto il cambio, Scheckter che ha rotto il motore e Jones che è uscito di pista sull'olio del Sud Africano.

Mario Andretti guida con molta foga e aumenta il suo vantaggio su Watson che arriva con le quattro ruote bloccate e fumanti al tornante nel tentativo di prendere lo scatenato pilota della Parnelli.

Nel gruppo dei primi manca Brambilla. Autore di una bella corsa nei primi giri, è dovuto rientrare ai box al settimo passaggio per cambiare una ruota, riprenderà con veemenza e guadagnerà poi posizioni su posizioni.

Undicesimo giro: si ferma Watson ai box e perde la seconda posizione, i meccanici tardano a capire che cosa

ha la macchina, finché non si accorgono che c'è un freno bloccato. In seconda posizione passa Stommelen seguito da Pace, Peterson, Mass, Ickx, Brise e Pryce. Sta facendo una bella corsa tranquilla la nostra Lombardi che, partita un po' lenta, sta rinvenendo ed è in tredicesima posizione.

Colpo di scena al sedicesimo passaggio; Andretti non transita davanti ai box. E' fermo lungo il circuito con la sospensione posteriore rotta. Si pensa che possa essere stata tamponata nell'urto del primo giro da qualcuno che potrebbe essere Watson come dice Mario, ma d'altra parte Watson smentisce.

Stommelen guida la corsa, Pace sente odore di vittoria e si fa sotto al tedesco attaccandolo.

Ventesimo passaggio, le posizioni sono le seguenti, in testa Stommelen, seguito a 5" da Pace, poi Peterson, Mass, Ickx, Pryce, Reutemann, Wunderink, Jarier, Brambilla, Lombardi, Watson e infine Regazzoni, che è ripartito dopo due giri di fermata ai box per l'incidente descritto. Intanto Wunderink rompe un semiasse e si deve ritirare, Pryce entra ai box a cambiare il musetto dopo una toccata con il pilota della Ensign, Peterson va a guardrail nello stesso punto in

cui c'è andato Hunt. Siamo al 23. giro.

Due giri ancora poi la tragedia di cui vi abbiamo parlato in altra parte del giornale. La corsa dura ancora quattro giri nel caos più indescrivibile, ad un certo momento gli organizzatori danno in testa Jarier che è invece staccato di un giro.

Al 29. passaggio, dopo quasi 43' di gara, Vilapadierna si decide a dare la bandiera a scacchi a Jochen Mass così anche le ambulanze possono entrare in pista per portare soccorso ai feriti. La prima classifica stilata dagli organizzatori è persino sbagliata, perché viene dato Jarier terzo dietro Ickx e Reutemann quarto. E' esattamente il contrario. Gli organizzatori se ne accorgeranno molto tardi prima di correggerla.

La media del vincitore Mass (guarda, guarda: il partner di Fittipaldi) è di 153,764 Km. E' un vincitore però che a termine di regolamento prenderà solo metà dei punti che normalmente vengono assegnati in una gara di validità mondiale. Alla fine anche Brambilla è riuscito con un bel inseguimento ad aggiudicarsi la quinta posizione sesta è la Lombardi. Per la nostra pilotessa il primo «mezzo punto» in classifica mondiale.

g. c.

COPPA F. 1430 - Gara valevole per il campionato spagnolo - Circuito del Montjuich, 27 aprile 1975.

### CLASSIFICA FINALE

1. José Escavias 36'40"40 media 124,035 kmh; 2. Bea 36'51"40; 3. Arias 36'51"50; 4. Dominguez 36'56"40; 5. Villarrasa 37'12"20; 6. Salcedo 37'19"10; 7. Marcos 37'37"50; 8. Gordi 37'53"70; 9. Sagi 38'15"30; 10. Armet 38'15"40.

Giro più veloce: Canomanuel in 1'47"80, media 126,589 kmh (tutti su vetture Selex).

## Una Hesketh a Montecarlo per PALM jr.

● Lo svedese Thorsten Palm, giovane fratello del celebre pilota da rally, dopo aver brillato nelle gare delle monoposto minori esordirà in formula uno in occasione del Gran Premio di Monaco. Disporrà di una Hesketh iscritta dalla Caravane Polar.

● La nuovissima Gulf tre litri (motore Cosworth) che è in costruzione nelle officine di Slough, è pressoché pronta. La macchina è destinata alla 24 di Le Mans, ed ha nuove caratteristiche aerodinamiche, che ricordano quelle della Matra Simca. Se faranno a tempo a finirla è possibile che la nuova Gulf sia allineata alla 1000 Km. di Spa, per un collaudo su un circuito veloce che sarebbe molto utile in vista di Le Mans.



**Hanno detto...**

**PRIMA**

**FITTIPALDI:** « Oggi è folle correre in un circuito stradale che oltre a tutto non risponde ai requisiti minimi richiesti dalla CSI. Se non verranno fatte le modifiche richieste e se soprattutto il guardrail non sarà ben fissato, io non correrò ». **LAUDA:** « Troppo pericoloso, impossibile correre. Qui si decide l'unità e la credibilità della nostra associazione, dobbiamo essere uniti. E' assurdo mettere dei guardrails e poi non fissarli quando possono diventare delle ghigliottine come è già successo al Glen per Koinigg ».

**BRAMBILLA:** « Io sono un corridore sono venuto qui per correre, non si può mandare all'aria tutto un'ora prima delle prove. Io corro, il circuito mi va bene, se non lo faccio che cosa dico ai miei sponsor, quando vado a casa? ».

**MASS:** « Sono d'accordo in linea di massima con Fittipaldi, è un circuito trappola; in più credo che tutto sia stato fatto con superficialità. Anche i commissari non mi sembrano all'altezza ».

**REGAZZONI:** « Ci hanno ricattato, facciamo due giri poi ci fermiamo tanto da qualificarci, poi si vedrà ».

**REUTEMANN:** « Si parla molto ma si decide poco, sono due giorni che parliamo ma una decisione definitiva non l'abbiamo ancora presa. Facendo così favoriamo la CSI e gli organizzatori ».

**PACE:** « Se fosse per me, me ne tornerei a casa subito, ormai sono deconcentrato... ».

**DOPO**

**ANDRETTI:** « Mi spiace per quello che è successo oggi, molto probabilmente non si correrà più qui al Montjuich. E' la fine delle vere corse su strada, che mi piacciono tanto e che mi spiace finiscano. Da oggi tutti in facili circuiti permanenti... ».

**JARIER:** « E' una brutta giornata per lo sport automobilistico, la colpa è degli organizzatori. Proprio in quel punto noi, come GPDA, avevamo chiesto delle reti, perché non sono state messe? ».

**REGAZZONI:** « Aveva ragione la GPDA, forse se eravamo più uniti si sarebbe potuta evitare la tragedia di oggi. Ma la CSI non ha avuto il coraggio di dire no, ha addirittura avallato questo circuito per noi assolutamente inadatto a fare delle corse di F.1. Che cosa possiamo fare? ».

**BRAMBILLA:** « Non vedo che cosa ci sia da ridere, è tutto giusto, se capitava in una pista più veloce come Monza a 300 kmh invece che a 260 la macchina poteva andare a finire in tribuna e poteva essere un disastro ancora maggiore. Va bene così... ».

**LOMBARDI:** « Ha ragione Fittipaldi, lui si è comportato veramente in un modo ammirevole, ma la CSI che cosa ci sta a fare? I viaggi di piacere? ».

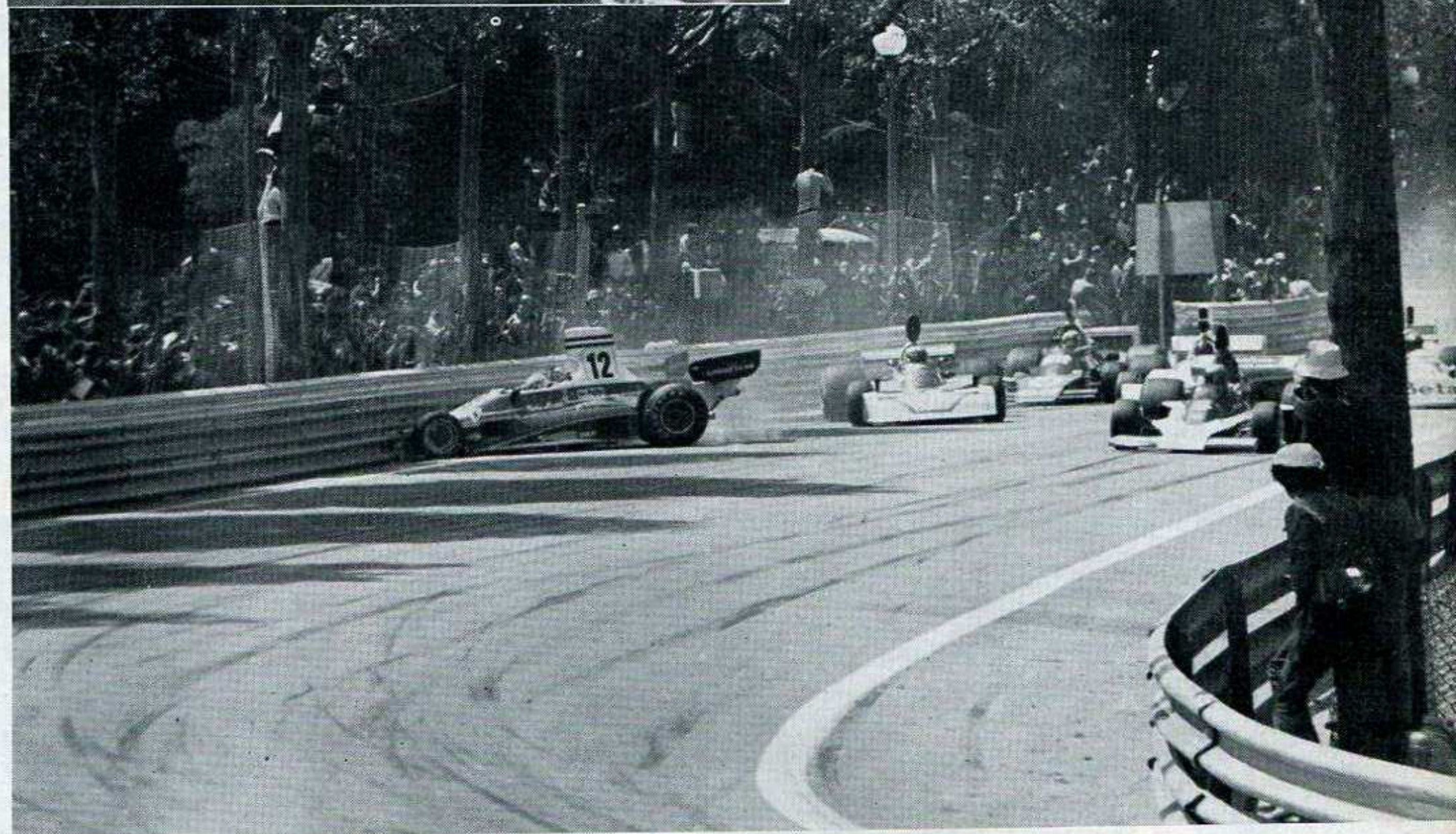
**LAUDA:** « La CSI ha detto prima della corsa che tutto era OK, non c'erano problemi né per i piloti né per gli spettatori. Ammiro molto Fittipaldi e quello che ha fatto; io sono sempre stato al fianco in questa battaglia. Lui è campione del mondo e forse può permettersi certe cose come andarsene, forse alla fine dell'anno vuole ritirarsi, non so. Io voglio correre ancora per molti anni. Perché anch'io sono sceso in pista? Facile: dal primo momento che c'erano gli altri ho dovuto andarci anch'io. A casa ci sono mille persone che lavorano per me, il comm. Ferrari corre per vincere, per vincere il mondiale, se gli altri corrono lo devo fare anch'io, altrimenti quando mi presento a casa dal commendatore che cosa gli dico? ».

**MASS:** « Una vittoria senza nessuna importanza, purtroppo le nostre ragioni erano valide, solo che non abbiamo avuto il coraggio di andare fino in fondo ».

**FITTIPALDI:** « Io ho fatto un solo giro per evitare che mi bloccassero le macchine in dogana con la polizia, sono contento d'averlo fatto perché purtroppo si è dimostrato che quanto detto era vero. Mancano le misure di sicurezza ».

**MERZARIO:** « Le nostre ragioni erano valide, solo che non siamo riusciti ad andare fino in fondo ».

g. c.



Clay e Niki prima del via: (foto in alto) sembra che stiano mimando la sequenza di cui saranno involontari protagonisti... Qui sopra: sbalzato in avanti dall'urto di Andretti, Lauda ha chiuso Regazzoni fra la sua vettura ed il guard-rail e l'urto distruttore è stato inevitabile



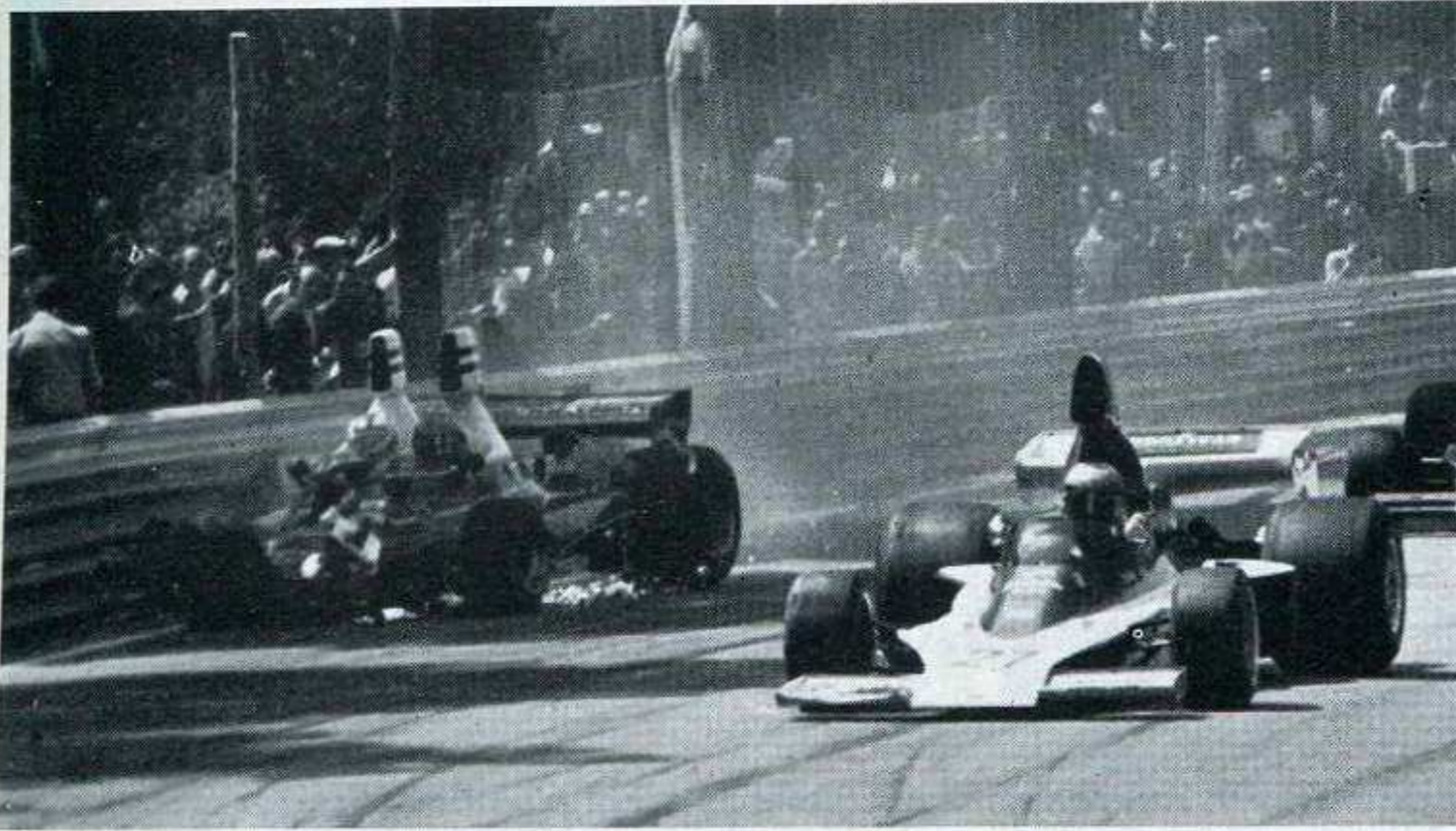
Un attimo dopo. Dalla posizione di Watson, sembra improbabile che fosse lui a urtare Andretti



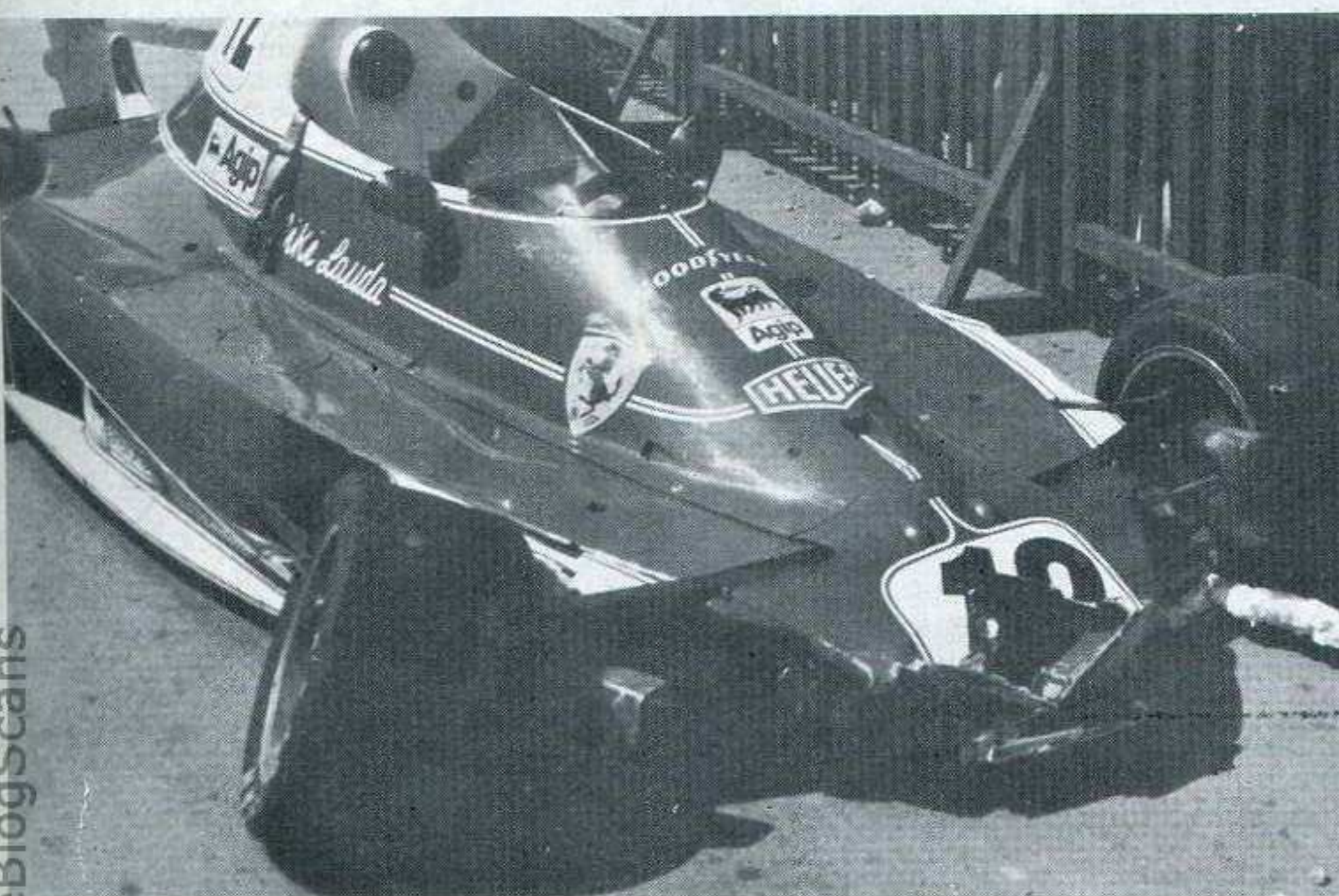
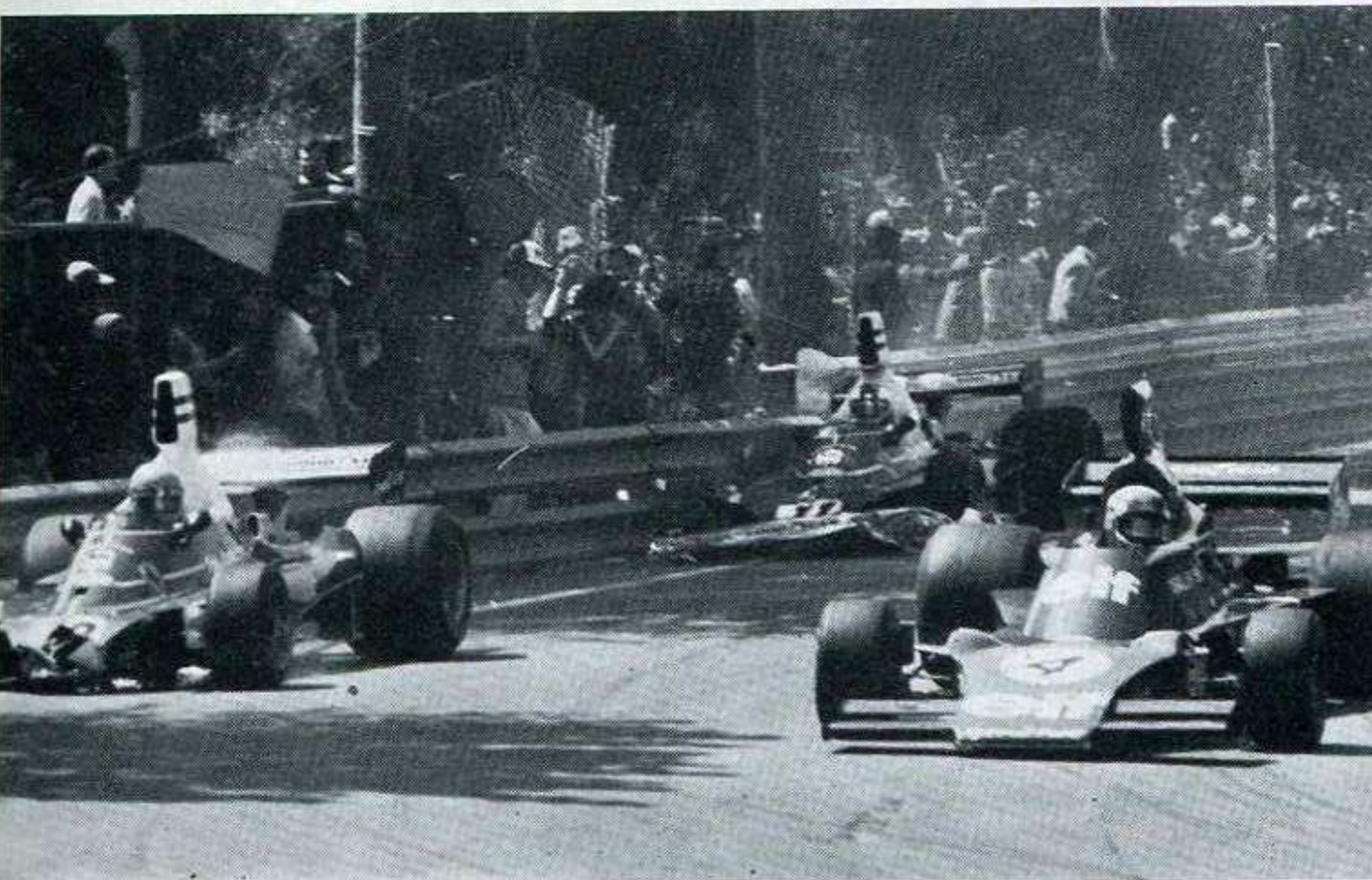
Mentre le Ferrari proseguono la loro strisciata contro la barriera, Andretti entra nel tornante. Dietro di lui vediamo Watson, Hunt, Depailler, Brambilla (dietro l'albero) e Peterson in gruppo

700 metri dopo il via

**COSI' lo splash-down FERRARI**



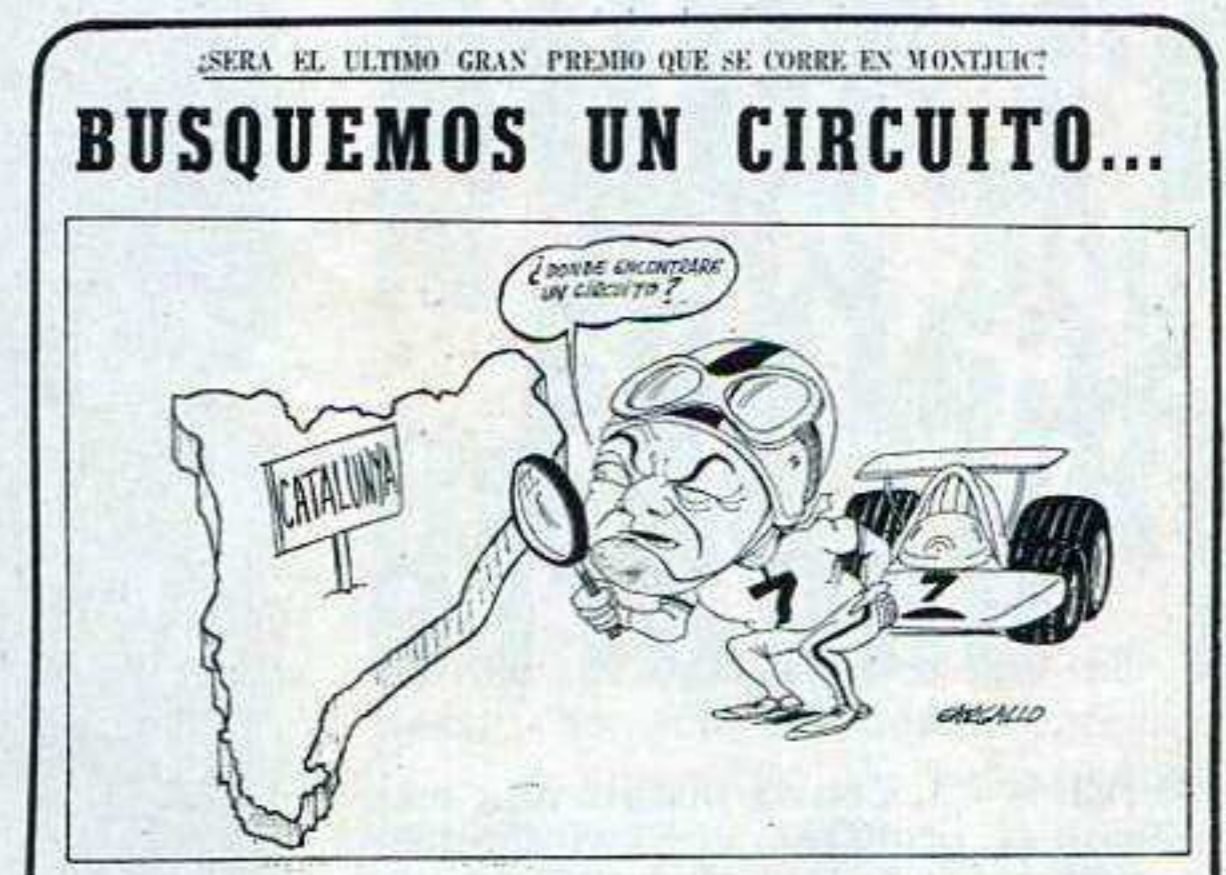
Dalla parte anteriore della Ferrari di Lauda, si sprigionano scintille per i pezzi di sospensione che strisciano contro l'asfalto, ma non fiamme



Niki ha una ruota aperta, mentre quella di Clay è solo danneggiata. Il ticinese riuscirà a raggiungere i box, dove gli sistemano la macchina

## Parla il Presidente dell'Automobile Club Catalogna don Salvador Fabregas

Questa vignetta è apparsa su un giornale di Barcellona, il mattino della corsa. Si accenna alla ricerca di una sede per un nuovo circuito permanente



# Passata la voglia di una nuova pista

**BARCELONA** - Salvador Fabregas - Bas, presidente del Real Automóvil Club de Cataluña, è personaggio rilevante nello sport automobilistico spagnolo. Ha un passato molto nutrito di successi personali, con macchine Sport e Gran Turismo, in moltissime gare differenti. Ricordiamo che fu secondo in quella magnifica nostra gara che era la Stella Alpina, dietro Olivier Gendebien, e partecipò alla Mille Miglia, oltre a un gran numero di Rallies di Monte Carlo. Da «gentlemen» come si usava dire qualche tempo fa, ma con notevole impegno ed anche abilità. Da tempo immemorabile è il presidente del Club degli automobilisti della Catalogna, la regione più vivace della Spagna, ed il suo grande impegno da molti anni era volto a riportare a Barcellona le grandi corse internazionali.

Ottenuto di ospitare il Gran Premio di Spagna, per il campionato mondiale, è riuscito a risolvere nella gente locale e nelle autorità molti entusiasmi, giungendo al progetto di un circuito permanente che è in gestazione da qualche anno e che pareva doversi concretizzare proprio negli ultimi tempi. Personaggio dai modi e tradizioni della aristocrazia spagnola, don Salvador Fabregas voleva conservare attorno ai grandi eventi motoristici anche le tradizioni che una volta non lontane erano comuni a tutti i Paesi: l'ospitalità di tono elevato, i ricevimenti per onorare i piloti (oggi si chiamano party), un certo tono in tutte le relazioni.

Formalismo, si dirà, ma che non era soltanto apparenza; c'era un substrato di sentimenti e tradizioni che egli vuole conservare, pur se da molte altre parti si sono perdute.

Salvador Fabregas era più addolorato che stupito, per quello che è accaduto in questi giorni a Barcellona, nei rapporti tra l'or-

ganizzazione ed i piloti. Dice, sinceramente:

« Ci hanno messo in condizioni difficili. Prima erano venuti dei personaggi ufficiali o semiufficiali a farci rilevare questo e quello, e siamo stati frastornati. Qualcuno diceva di tre file di reti, come se da noi fosse possibile metterle, con il circuito che abbiamo. Poi è venuta la delegazione ufficiale incaricata della ispezione del circuito, e così è saltata fuori la faccenda della terza fila di guard-rails da porre sopra quelle due che erano abituali. Ci siamo impegnati a metterle, e qui certo abbiamo avuto colpa, perché non potevamo prevedere che sarebbe stato difficile procurarci il materiale. Non tanto le lastre di acciaio sagomato, quanto i bulloni. Li abbiamo avuti solo il giorno prima, e ci siamo messi di impegno al montaggio ».

Proprio il montaggio è stato il « casus belli » che ha scatenato il conflitto tra organizzazione e piloti. Ed anche qui Salvador Fabregas non si smentisce, è onesto:

« Sappiamo che abbiamo delle colpe, per non aver potuto preparare tutto al meglio in tempo. Però non siamo solo noi da condannare. E soprattutto quel che ci addolora, ci mortifica, è il modo in cui i piloti ci hanno assaliti. E' mancato quello spirito di collaborazione che avrebbe potuto portare alla ricerca di una soluzione del problema. Invece di chiederci cosa si poteva fare hanno subito e duramente contestato tutto. Noi abbiamo messo tutta la nostra buona volontà, ma dall'altra parte mi pare che non ve ne fosse, come se ci fosse una prevenzione precisa, un obiettivo da perseguire e per il quale il caso dei bulloni non era che un pretesto ».

f. l.

CONTINUA A PAGINA 35

# Il tempo di LAUDA scatena la bagarre

MONTJUICH - «... Con la pistola alla tempia andiamo a provare...». Così Graham Hill ha risposto ad Alex Soler Roig che era andato al meeting dei piloti nel pomeriggio di sabato alle 15,45 dicendo che se non provavano c'era la possibilità che gli organizzatori sequestrassero tutto (camion e macchine) per trenta giorni. Questo voleva dire non correre né a Monaco né a Zolder... e i piloti hanno ceduto. C'era però il tacito accordo di non tirare, invece...

Tutta la questione era scoppiata al venerdì. Come avrete letto in altra parte del giornale, i piloti chiedevano semplicemente che i guardrails venissero fissati bene con i bulloni. Non era una cosa impossibile da fare, ma evidentemente gli organizzatori non erano in grado di soddisfare le richieste.

Venerdì, prima giornata di prove, i piloti, nella stragrande maggioranza, si sono rifiutati categoricamente di scendere in pista. Il solo Ickx con la Lotus, in un primo tempo, poi Brambilla, con la March, hanno rotto la contestazione e hanno fatto alcuni giri. Tempi ovviamente rilevanti per il belga, mentre Brambilla si accorge che la macchina ha qualcosa che non va, si ferma al box e si scopre che un serbatoio della benzina perde. Le prove sono terminate anche per lui, ma, se non altro, gli sono servite per essere più a punto l'indomani.



Jacky Ickx con il direttore di corsa, conte de Vilapadierna. Il belga è stato uno dei beniamini degli organizzatori, poiché nella sua posizione critica nei confronti della GPDA non ha fatto storie per provare, dichiarando poi che per lui il circuito del Montjuich andava bene così com'era. Infatti...

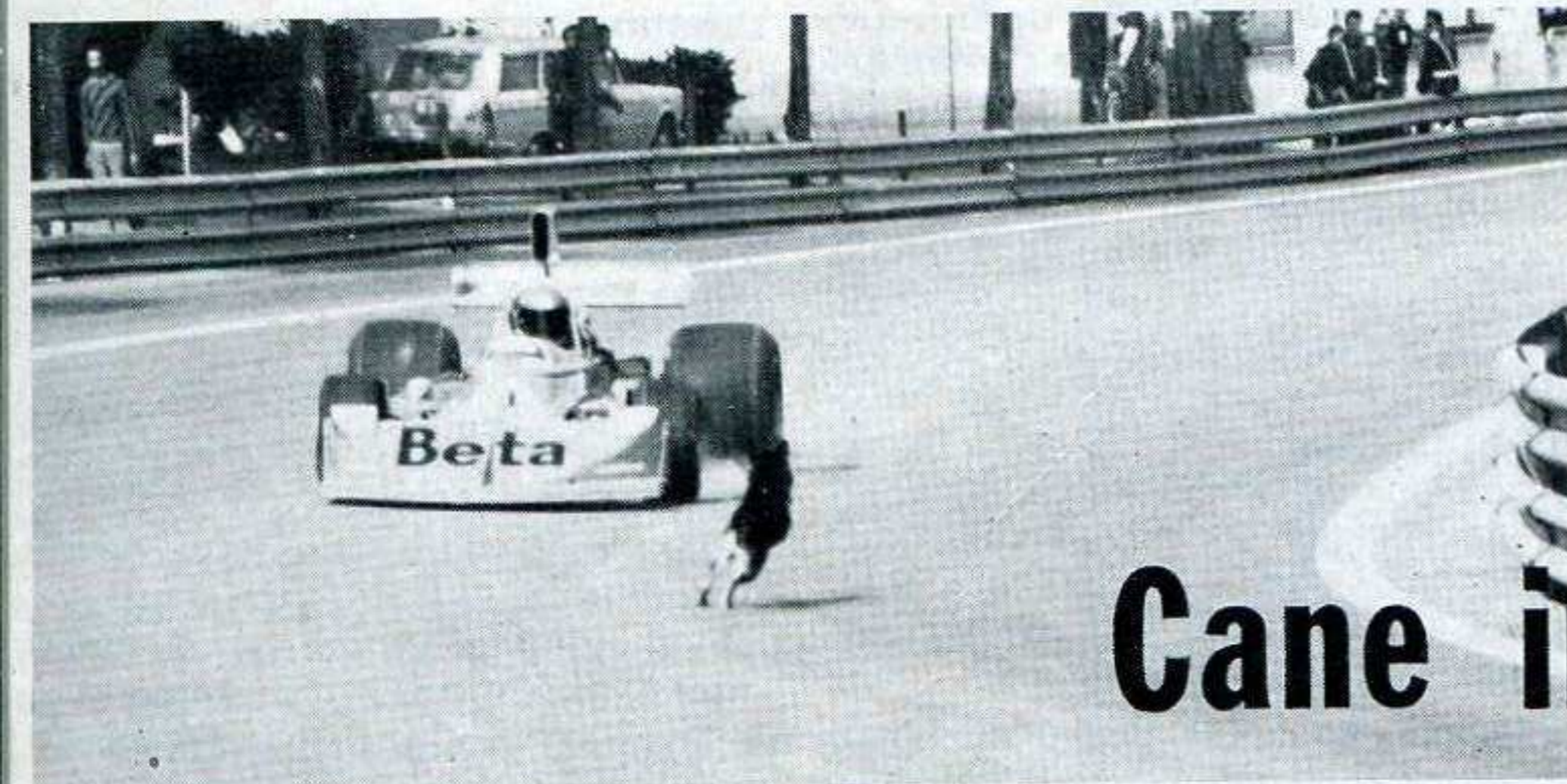
# MERZARIO-ICKX a SPA ed ENNA (e al NURBURG?)

BARCELONA - Confermato l'equipaggio MERZARIO-ICKX per la 1000 chilometri di Spa di domenica prossima, apprendiamo adesso che questa coppia sarà al volante dell'Alfa Romeo anche nella 1000 km. di Enna - Coppa Fiorio - del 18 maggio e con tutta probabilità anche nella 1000 chilometri del Nurburgring (ammeneché l'exploit di Laffite in F. 2...).

Per contro è altrettanto certo che la Alpine Renault non correrà a Spa (ed era nelle previsioni) ma nemmeno a Enna. La decisione è stata presa nei giorni scorsi, ed è probabilmente motivata dalla necessità di avere qualche tempo di tranquillità per apportare alle macchine le modifiche suggerite dalle prime esperienze.

Depailler, a suo tempo interpellato dall'Alfa Romeo, e che aveva dovuto rinunciare perché glielo impedivano i suoi rapporti con la ELF, adesso potrebbe essere disponibile, visto che la Alpine, rinunciando a Spa ed Enna rinuncia praticamente a correre dietro al titolo mondiale 1975. Potrebbe darsi quindi che il «veto» della ELF non sussista più, ma peraltro ora che l'Alfa Romeo sa di poter disporre di Ickx non pare che vi siano posti liberi. Salvo che all'Alfa non mettano in campo (al Ring?) una terza macchina, come è possibile. Per questa terza vettura si è fatto il nome dei fratelli Fittipaldi; si potrebbe fare anche quello di Depailler.

● L'Alfa Romeo farà correre due vetture GTV 2000 nella gara di 500 chilometri per vetture turismo che è organizzata a Spa sabato 3 maggio, vigilia della 1000 chilometri. I piloti delle due vetture saranno Andruet e Dini su una e Pittoni-Litrico sull'altra. Questa presenza dell'Alfa Romeo alle «Coppe di Spa» ha chiaramente lo scopo di collaudare le vetture, ed allenare i piloti, in vista della 24 ore di Francorchamps di fine luglio.



## Cane in pista!

La corrida nella corrida. Nelle prime timide prove post-contestazione, uno dei tre scesi in pista, cioè Brambilla, si è trovato nella necessità di dribblare un cane, lasciato gironzolare al di qua delle reti, di cui si sono poi occupati bomberos e segnalatori. Le foto sono di Florindo Cereda, di Lissone

Il tutto è rinviato alle ore dodici di sabato. Gli organizzatori assicurano che verranno fissati i guardrails con i bulloni e le rondelle come richiesto; i piloti si riservano di controllare... Intanto Brambilla va a parlare con i suoi colleghi, viene catechizzato e Fittipaldi dichiarerà poi che l'italiano ha provato non perché è dissidente ma perché... non sapeva nulla... Si viene anche a sapere che il monzese, durante i pochi giri effettuati ha incontrato sulla pista un cane, una grande frenata per evitarlo e tutto è andato per il meglio.

Sabato, prima della chiusura del circuito Fittipaldi, Scheckter, Hill, Hunt, Lauda e altri vanno in ispezione. Ci siamo anche noi, vediamo bulloni non fissati che tengono su per miracolo i guardrails, sono tutti categorici: «NO RACING», invocano tutti la sicurezza. Invece, come detto prima, dopo aver resistito ad oltranza per la prima sessione di prove dalle due alle tre, alle quattro con le «buone maniere» i piloti scendono in pista.

I primi giri durante la prima mezz'ora sono tranquilli. Un po' più forte di quelli fatti registrare dai tre dissidenti nelle prove della prima sessione, e cioè Ickx, (1'28"60) Wunderink (1'32"50) e Evans (1'38"30) che non fanno testo, perché fatti esclusivamente a dispetto dei colleghi. Dopo trenta minuti di prove non si è ancora presentato in pista Fittipaldi, il campione del mondo, l'unico che non abbia ceduto al ricatto degli organizzatori. Il

miglior tempo di questa prima parte di prove è di Depailler che con la Tyrrell 007 ha girato in 1'25"40 alla media di 159,793 kmh. Seguono poi Vittorio Brambilla, Andretti, Lauda, Ickx, Regazzoni, Hunt, Pryce; Reutemann è quattordicesimo, Pace ventiquattresimo, Merzario con una macchina troppo stretta per lui è venticinquesimo; la Lombardi ha il ventiduesimo

Ancora non si vede Fittipaldi e questa prolungata assenza dai box del brasiliano stimola l'appetito degli avversari che improvvisamente hanno il piede pesante sull'acceleratore e rompono il patto. Il primo è Lauda che alla fine della prima ora di gara ottiene un bel 1'24"40 davanti a Depailler, Regazzoni, Andretti, Watson e Scheckter. Brambilla ha il settimo tempo, la Lombardi non riesce a fare un tempo decente perché alla sua March si è spostato il selettore del cambio e non riesce a far entrare la quinta marcia: il rettilineo davanti ai box infatti, lo deve fare tutto in quarta levando per non rompere il motore il piede dall'acceleratore. Merzario è fermo da tempo immemorabile ai box perché si sono accorti che il serbatoio dell'olio dei freni perde...

Le due Ferrari di Regazzoni e Lauda vanno molto bene anche se accuseranno poi qualche guaio agli ammortizzatori, ma sarà cosa di poco conto. Rotto il «patto» dalla Ferrari, ormai tutti si sentono liberi di tirare come meglio credono e lo fanno. Regazzoni fa ancora meglio e si

mette in seconda posizione a sette decimi dal compagno di squadra (terzo tempo fino ad ora) e del sorprendente Depailler che ha fatto peggio di Regazzoni di un solo decimo.

Le due Brabham Martini di Pace e di Reutemann hanno dei problemi e non riescono a fare tempi degni della loro fama. Quella di Reutemann ha i freni in disordine, mentre quella di Pace ha evidentemente i rapporti sbagliati perché quando passa davanti ai box il motore ratta perché entra in funzione il limitatore di giri.

Arriva Fittipaldi..., accolto dai fischi del pubblico che non sa. Dice che farà solo sei giri a passo d'uomo per non avere macchine e camion sequestrati e poter così correre a Montecarlo e a Zolder. Ha parole dure per i suoi colleghi che in quel momento si stanno scannando sulla pista «che non offre le garanzie di sicurezza richieste».

Tre giri lentamente, il miglior tempo è di 2'18"00 alla media di 98,886 kmh!!! Poi altri tre giri e migliora la sua precedente prestazione, leva ben 8 secondi e viene accreditato di 2'10"20 alla media di 104,810 kmh. Si siede poi con Teddy Mayer a parlare, mentre i meccanici fanno finta di lavorare attorno alla macchina. La moglie Maria Helena ha parole di ammirazione per il marito capace di tanta prova. Il pubblico continua a fischiare.

Le prove continuano. Depailler per cercare di stare con i ferraristi esce di pista

nella salita che porta ai box, un testa-coda poi con le ruote posteriori contro il guardrail all'incirca nello stesso punto dove uscì di strada de Adamich due anni fa. Le prove vengono interrotte per consentire il recupero del «coche», il pilota raggiunge i box a bordo di una moto e fa preparare il muletto. Ancora quindici minuti di prove dopo che è stata recuperata la Tyrrell, Lauda ha ancora il miglior tempo con la T in 1'23"4. Gli organizzatori hanno un regalo a Regazzoni accreditandolo di un decimo in più del suo compagno, un tempo che nessuno ha preso... saranno quindi due Ferrari in prima fila al via della gara.

Terzo miglior tempo della giornata Hunt che con la Hesketh ha dimostrato ancora una volta le qualità della vettura. Magnifico Andretti, che ha il quarto tempo con 1'23"9; seguono poi Brambilla che parte in terza fila e Watson, poi Depailler e Pryce, Stommelen è in quinta fila a fianco di Jarier, la Lombardi è in dodicesima fila, mentre in ultima abbiamo Merzario che è stato accreditato di 1,54"3 e Fittipaldi con 2'10"2. Tutti e due sono fuori per non aver fatto un tempo che deve essere non superiore al 123% della media dei primi tre. I commissari li hanno messi lo stesso nella «parilla de Salida» ma Merzario ha una macchina inguidabile, non riesce a manovrare il cambio, e Fittipaldi è l'unico coerente in questa situazione...

Sconcertante debutto della nuova WILLIAMS

## Va stretta la FINA anche ad ARTURO!

BARCELONA - Salvo che per la Williams che avrebbe dovuto guidare Merzario, e che avete già visto nelle pagine del numero scorso di Autosprint, poche le novità tecniche. A proposito della nuova Williams 004, l'abitacolo era così stretto che persino uno sottile come Merzario aveva difficoltà ad abitarvi. La manovra del cambio, poi, era resa tanto difficoltosa che nell'inserimento delle marce basse la leva doveva essere spostata con il palmo, poiché il pugno chiuso sul pomello avrebbe interferito con il volante...

Tutte le macchine però erano state adattate alle particolari caratteristiche del circuito, con notevole rafforzamento dei freni (qualcuno ha adottato dischi di grosso spessore) mediante condotti di raffreddamento estemporanei, adozione di musetti corti per coloro che ne avevano di molto lunghi, e le altre piccole cose



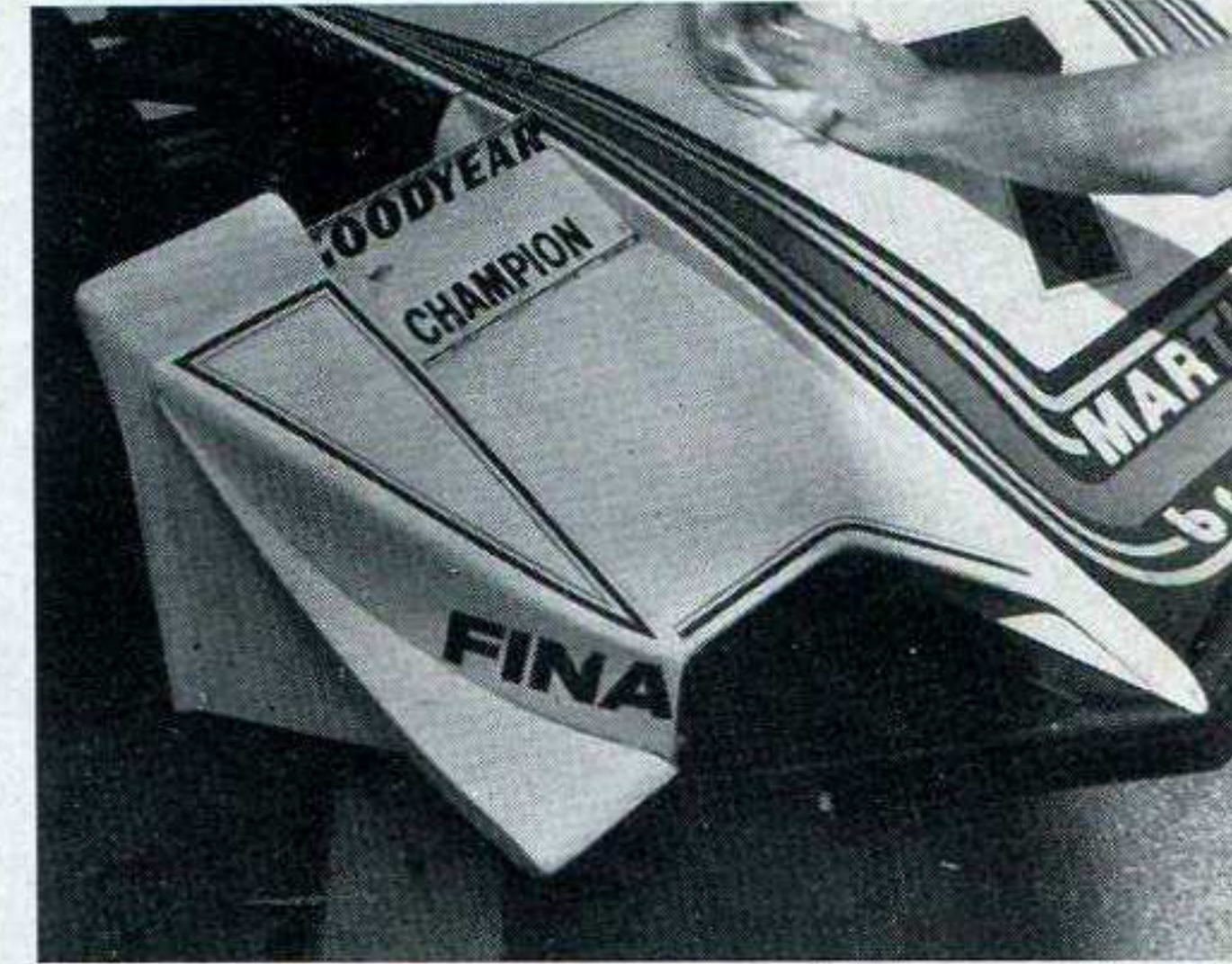
Arturo Merzario prova la nuova FW 004. Forse una delle ultime immagini di Merzario su una Williams, poiché pur nell'allucinante ambientazione di questo GP spagnolo si è avuto modo di avvertire qualche nota stonata fra Arturo e Frank. Certo, la nuova vettura non è valsa a tranquillizzare gli animi, con la sua incredibile strettezza, certo più del pollice e mezzo dichiarati dal progettista, e per di più carente di messa a punto. Lo svolgersi degli eventi ha forse evitato a Merzario un impegno che non avrebbe potuto assolvere (Foto ATTUALFOTO)



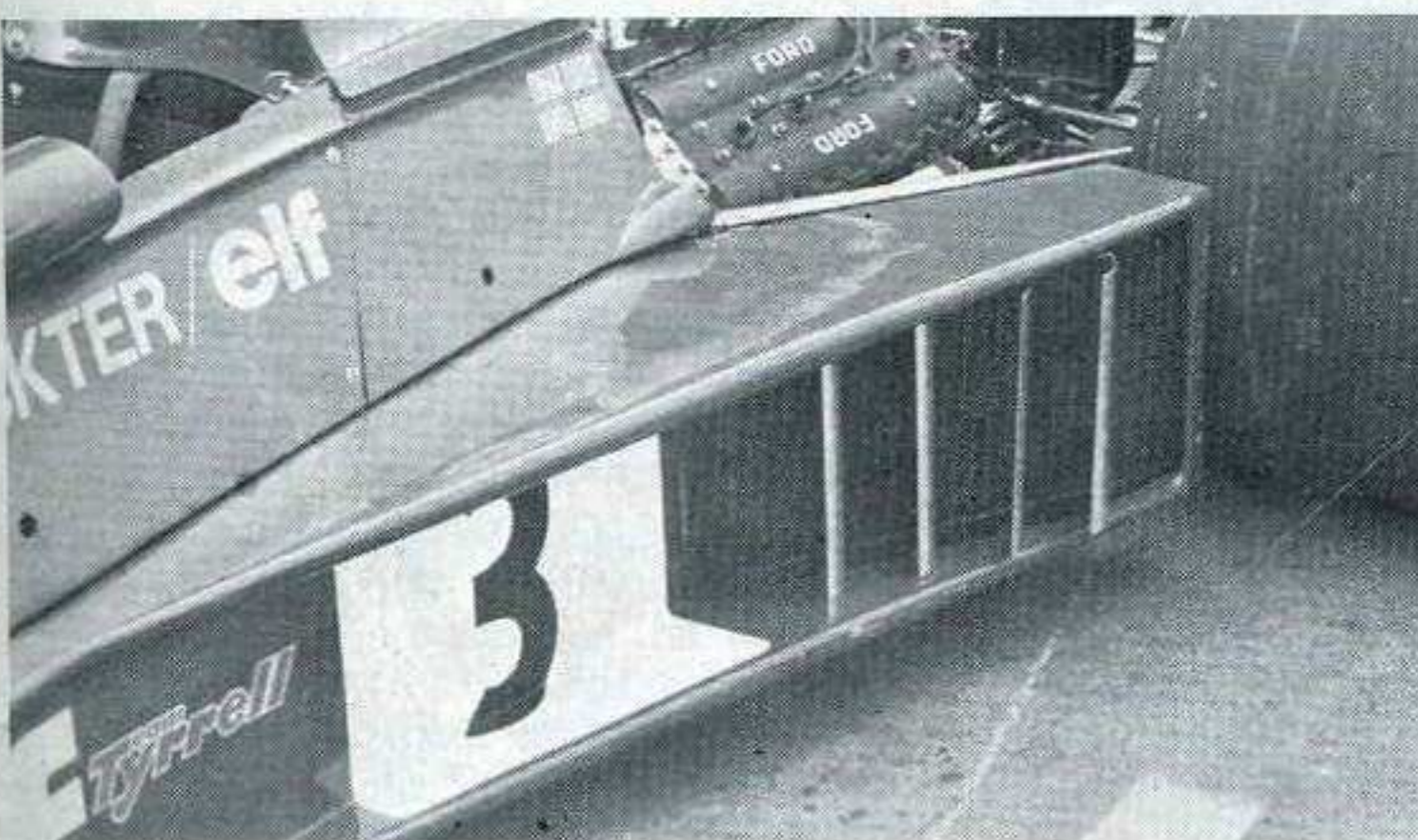
L'avantreno della nuova Williams, più classico e razionale di quello della versione precedente



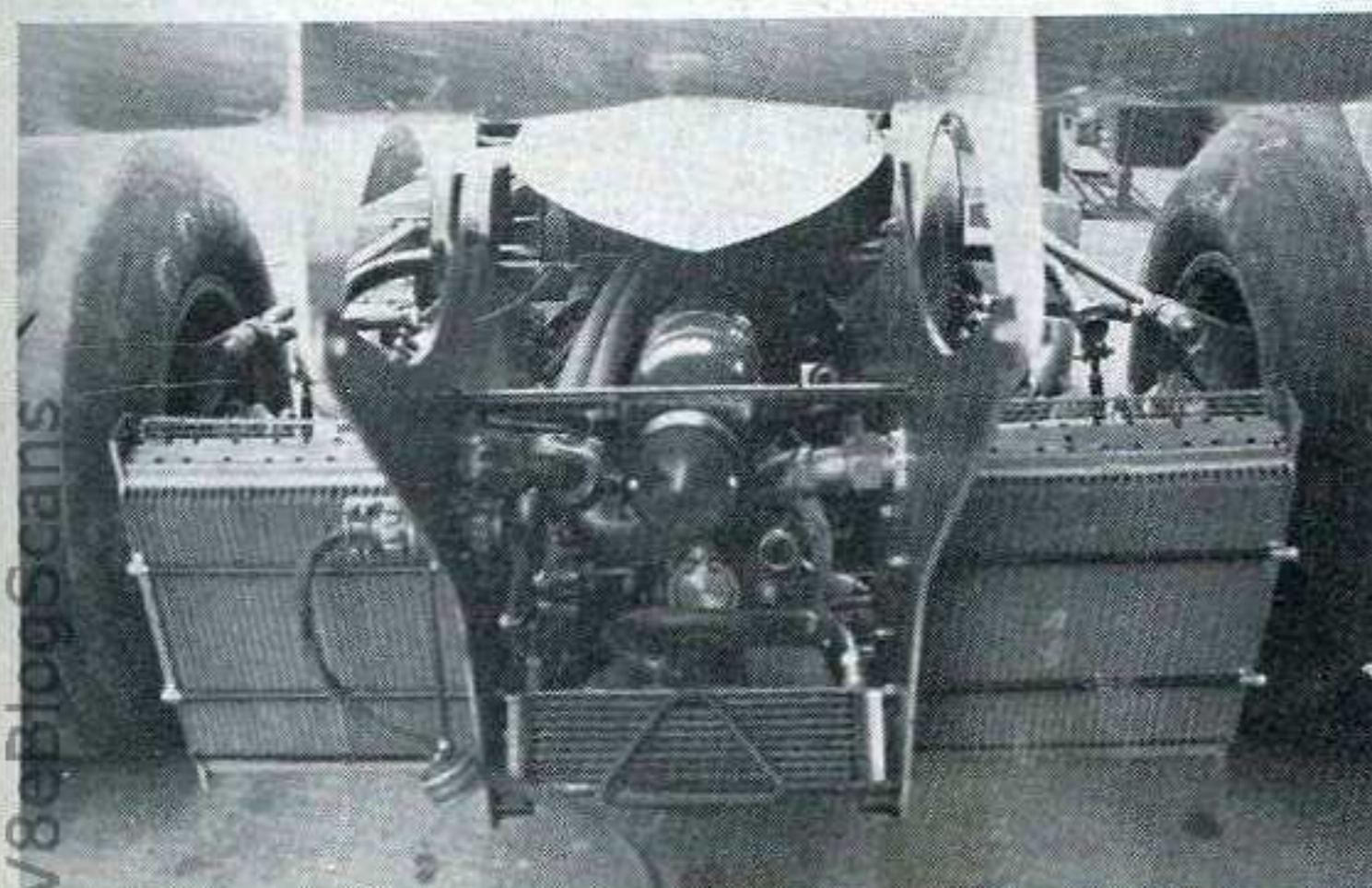
La presa d'aria più rastremata della Williams 004; in coda la pubblicità della «Chicco» baby line



Per aumentare la deportanza alle basse velocità, le Brabham avevano un « baffo » in più sul muso



Sopra, i curiosi « deflettori » nella presa d'aria laterale della Tyrrell di Jody Scheckter. Sotto, radiatori olio in coda alla nuovissima Williams di Arturo Merzario



Si è rivista la Ensign, LN F.1 un poco rinnovata, affidata alla giovane speranza olandese Roelof Wunderink

di queste occasioni.

Novità, alla Ferrari, era la forma della uscita dell'aria calda dai radiatori, sui fianchi della macchina, uscita adesso arrotondata e con carenatura più gibbosa della precedente.

Sulle Shadow oltre alle prese d'aria anteriori per i freni, ed i dischi grossi sulle quattro ruote, da rilevare nuovi semiassi, più robusti dei precedenti.

Qualcosa di più sulla Copersucar Fittipaldi, che aveva un nuovo abitacolo, vale a dire la forma della carenatura superiore dell'abitacolo, nuovi semiassi e qualche altro ritocco.

Le McLaren sono state presentate col musetto molto corto, quello che dovrebbe essere utilizzato anche a Monte Carlo e probabilmente a Zolder. Anche loro erano dotate di prese aria speciali per i freni anteriori, molto lunghe. Hanno corso nella versione a passo lungo, con la flangia più estesa tra motore e cambio.

La Brabham, oltre al sistema di raffreddamento dei freni posteriori già visto a Silverstone, coi condotti in plastica rigida, avevano due altre bocche supplementari, sempre per i freni posteriori, oltre a condotti per quelli anteriori, in modo da raffreddare meglio il tutto. I condotti supplementari posteriori avevano anche lo scopo di raffreddare i giunti dei semiassi.

Niente di visibile sulle altre macchine, oltre a quello già visto a Silverstone. Le Tyrrell erano entrambe del tipo 007 e mezzo, cioè con i radiatori acqua laterali a freccia e le nuove fiancate.