

Nel fotocolor di sinistra, Regazzoni seguito da Scheckter. Entrambi costretti alla resa, sono stati messi d'accordo da Emerson Fittipaldi, «o rey do Brasil»

# domenica **SPRINT**

Le BRABHAM dominano (e stravincono con REUTEMANN) il decisivo G.P. degli Stati Uniti controllato dal (mondiale bis) FITTIPALDI esaltante in MERZARIO, avvilito per la FERRARI

# Waterloo GLEN



Si cerca, nell'avantreno della Ferrari di Regazzoni, fra sospensioni e pneumatici (si dirà che sono gli ammortizzatori), un'avaria che vale un titolo mondiale. A questo punto Regazzoni, nel suo abitacolo, sa già che il suo sogno iridato è svanito, dopo 15 Gran Premi tirati allo spasimo. Enzo Ferrari ha assistito al Gran Premio alla TV svizzera, dal suo «bunker» personale di Fiorano





# G. P. USA F. 1

gara internazionale di velocità in circuito valida quale quindicesima ed ultima prova del Mondiale Piloti. Circuito di Watkins Glen, Nuova York, di 5,435 metri. 59 giri, pari a km 320,665. 6 ottobre

## COSI' (in 25) AL VIA

James Hunt (Hesketh 308) 1'38''995	Carlos Reutemann (Brabham BT44) 1'38''978
Mario Andretti (Parnelli) 1'39''209	Carlos Pace (Brabham BT44) 1'39''284
Jody Scheckter (Tyrrell 007) 1'39''478	Niki Lauda (Ferrari 312) 1'39''327
Emerson Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1'39''538	John Watson (Brabham BT44) 1'39''527
Jean-Pierre Jarier (UOP-Shadow) 1'40''317	Clay Regazzoni (Ferrari 312) 1'39''600
Chris Amon (BRM P 201) 1'40''700	Jacques Laffite (Iso-Marlboro) 1'40''597
Mark Donohue (Penske PC 1) 1'40''834	Patrick Depailler (Tyrrell 007) 1'40''700
Jacky Ickx (Lotus-JPS 74) 1'40''876	Arturo Merzario (Iso-Marlboro) 1'40''854
Tom Pryce (UOP-Shadow) 1'41''188	Denis Hulme (Texaco-Marlboro) 1'41''027
Jochen Mass (McLaren-Yardley) 1'41''300	Ronnie Peterson (Lotus-JPS 74) 1'41''195
Mike Wilds (Ensign-Ford) 1'41''370	Rolf Stommelen (Lola-Embassy) 1'41''370
Graham Hill (Lola-Embassy) 1'41''901	Helmut Koinigg (Surtees-Fina) 1'41''763
	Vittorio Brambilla (March-Beta) 1'42''031

## I NUOVI PRIMATI

● Sulla distanza: Carlos Reutemann, media 191,664 kmh. Primato precedente: Peterson (Lotus-JPS) media 189,870 kmh (1973).

● Sul giro: Carlos Pace, il 54. in 1'40'' e 608, media 194,431 kmh. Primato precedente: Jackie Stewart (Tyrrell) in 1'41''644, media 192,452 kmh (1972).

## COSI' (in 15) AL TRAGUARDO

1. Carlos Reutemann (Brabham BT 44) 59 giri in 1.40'21''439, media 191,664 kmh; 2. Pace (Brabham BT44) 1.40'32'' e 174; 3. Hunt (Hesketh) 1.41'31''823; 4. Fittipaldi (Texaco-Marlboro) 1.41'39''192; 5. Watson (Brabham BT44) 1.41'47''243; 6. Depailler (Tyrrell) 1.41'48''943; 7. Mass (McLaren-Yardley) 1.41'51''451; 8. Hill (Lola Embassy) a 1 giro; 9. Amon (BRM) a 2 giri; 10. Jarier (UOP-Shadow) a 2 giri; 11. Regazzoni (Ferrari) a 4 giri; 12. Stommelen (Lola-Embassy) a 5 giri; 13. Peterson (Lotus-JPS) a 7 giri; 14. Wilds (Ensign) a 9 giri; 15. Pryce (UOP-Shadow) a 12 giri.

## Così concluso il Mondiale Formula 1

	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	OLANDA	FRANCIA	G. BRETAGNA	GERMANIA	AUSTRIA	ITALIA	CANADA	STATI UNITI	TOTALE
Fittipaldi	—	9	—	4	9	2	3	4	—	6	—	—	6	9	3	55
Regazzoni	4	6	—	6	3	3	—	6	4	3	9	2	—	6	—	52
Scheckter	—	—	—	2	4	6	9	2	3	9	6	—	4	—	—	45
Lauda	6	—	—	9	6	—	—	9	6	2	—	—	—	—	—	38
Peterson	—	1	—	—	—	9	—	—	9	—	3	—	9	4	—	35
Reutemann	—	—	9	—	—	—	—	—	—	1	4	9	—	—	9	32
Hulme	9	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	6	1	1	—	20
Hunt	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	—	3	4	15
Depailler	1	—	3	—	—	—	6	1	—	—	—	—	—	2	1	14
Hailwood	3	2	4	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	12
Ickx	—	4	—	—	—	—	—	—	2	4	2	—	—	—	—	12
Pace	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	6	11
Beltoise	2	—	6	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Jarier	—	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Watson	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	—	—	2	6
Stuck	—	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Merzario	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	4
Hill	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Pryce	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Brambilla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Scheckter	44. giro	rottura valvola
Merzario	43. giro	innesco fortuito antincendio
Lauda	38. giro	sospensione posteriore
Laffite	31. giro	trasmissione
Donohue	27. giro	sospensione posteriore
Dolhem	25. giro	ritirato per lutto
Brambilla	21. giro	distributore iniezione
Koinigg	9. giro	incidente
Ickx	7. giro	uscita di strada
Hulme	4. giro	motore

## LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

- Reutemann, Pace, Hunt, Fittipaldi, Watson, Merzario.
- Regazzoni, Scheckter, Lauda, Laffite, Donohue.
- Depailler, Mass, Hill, Amon, Jarier, Stommelen, Pryce, Brambilla, Peterson.
- Wilds, Dolhem.
- n.c. Koinigg, Ickx, Hulme, Andretti.

## DALL'INVIATO

**WATKINS GLEN.** Habemus campione! E' finita con Emerson Fittipaldi sul podio, accanto ai tre primi della corsa, ad abbracciare Maria Helena che aveva finalmente scaricato tutta la tensione che le si era letta in volto prima e durante la gara.

E' finita con Clay Regazzoni sconsolato, mortificato e perfino incredulo, dopo che per tanti giorni la prospettiva di diventare campione gli era parsa molto più reale. E' finita con la gente della Ferrari esterrefatta per una nuova avventura imprevista, che ha tolto subito ogni illusione a... WATERLOO-GLEN.

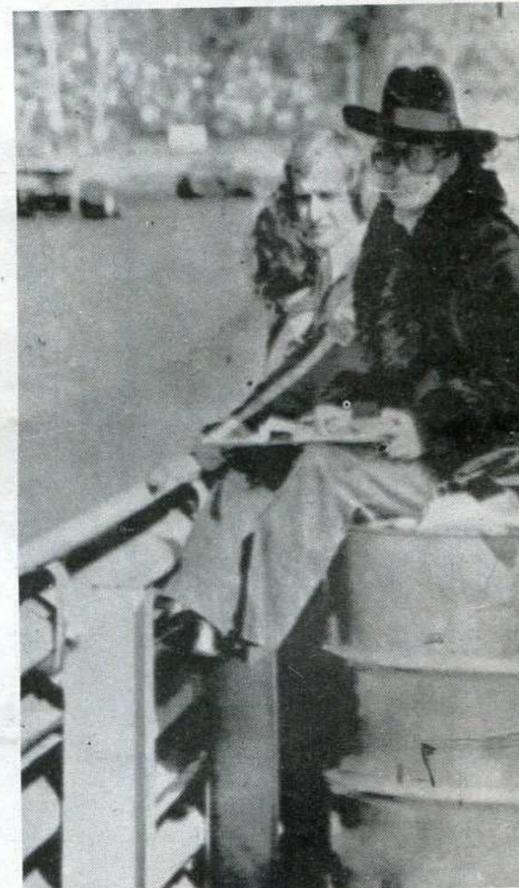
Così Emerson Fittipaldi, per la seconda volta, è campione del mondo, e per gli uomini della Ferrari nonostante quello che abbiamo udito dieci giorni fa a Modena — non ci sono state le macchine vincenti a permettere il successo nell'ultima battaglia. Non è stato un ridimensionamento, perché la disavventura qui al Glen è stata senza dubbio casuale, ancorché spiacevole e preoc-

della stagione, Fittipaldi è stato sullo stesso piano degli altri, con vicende alterne, come è d'altra parte normale nel nostro mondo e come è normalissimo in una stagione che non ha dominatori totali.

Stavolta poi, è stato ammirevole nella sua tattica precisa e avvertibile, che era quella di non correre alcun rischio e di limitarsi a controllare le posizioni dell'avversario che gli era rimasto, dopo che già dall'avvio della gara quello che avrebbe dovuto temere di più era stato praticamente estromesso.

Fittipaldi si è incollato alle ruote di Scheckter e non lo ha mollato, senza tuttavia tentare di superarlo come crediamo avrebbe potuto fare. Gli bastava quello che aveva ottenuto, e non è andato in cerca di avventure che potevano essere pregiudizievoli ai fini del traguardo molto più importante del titolo. Questa, amici è intelligenza e senso tattico, non sfruttamento delle occasioni o mera fortuna.

Comprendiamo lo stato d'animo di Clay Regazzoni. Era giunto sulla soglia del premio più alto, e di certo ha la consapevolezza di non



Maria Helena Fittipaldi ha seguito con trepidazione la gara del marito. Eccola in postazione fin dalle prove...

cupante, e pure le Ferrari restano macchine buonissime. E' stata però di certo una manchevolezza tecnica, quello che ha prodotto il blocco degli ammortizzatori sulle due Ferrari e la similitudine e concomitanza dell'avvenimento deve far riflettere, perché non crediamo sia imputabile ad un difetto alla parte accessoria che è in causa.

E' peccato che ciò sia avvenuto proprio nel giorno della battaglia finale. Proprio nel giorno in cui si poteva sperare che le disavventure fossero finite e che a concretizzare una stagione che poteva essere migliore venisse il premio della titolazione. Magari un poco fortunosa, colta così, ma che in fondo sarebbe stata meritata.

Emerson Fittipaldi, comunque, non è campione casuale. Le storie che si sono sentite in giro sulla sua presunta fortuna, sono soltanto storie. Ha avuto qualche corsa fortunata, ma ne ha avute anche di sfortunatissime, e basti pensare a quella del Nurburgring, che non ha potuto disputare perché letteralmente tamponato dal compagno di squadra. Così, nell'economia generale

poter tanto sperare di vedere ripetuta la situazione. Gli sarebbe bastata, a lui sì, un po' di fortuna, o se volete la « non sfortuna » di un avvenimento che essendo nuovo lascia sbalorditi. Ora l'occasione è sfuggita, e chissà se si ripresenterà. Peccato davvero, per il ticinese che non meritava a questo punto di essere tartassato.

Il terzo uomo, di quelli che puntavano al campionato, era Jody Scheckter. E ha fatto del suo meglio per tentare l'avventura massima della vittoria assoluta, per la quale tuttavia le cose si sono chiarite subito. Non poteva farcela con i mezzi, e restava solo da sperare che i tre che erano andati in testa e che si allontanavano sempre più, si fermassero. E' stato invece lui, a fermarsi, forse avendo davvero chiesto troppo alla sua macchina. E comunque non sarebbe bastato in ogni caso, perché a fargli da ombra era Emerson Fittipaldi e perché il titolo potesse cadere sulle spalle del sudafricano sarebbe stato necessario che anche Fittipaldi si fermasse. Decisamente troppo.

La corsa al titolo, dunque, è finita subito, dopo due giri. La corsa-corsa è stata altrettanto chiara fin dal principio. Carlo Reutemann, veemente e decisissimo, ha smentito coloro che gli attribuiscono strani e inesistenti complessi, e ha dato battaglia tanto forte da lasciare subito tutti, tranne quel James Hunt che aveva già trovato qui a Watkins Glen la sua prima grande occasione di gloria, l'anno scorso. Trascinandosi Hunt a ruota, Reutemann ha fatto il vuoto, e poi è rimasto solo, quando Hunt ha dovuto rallentare per aver troppo sfruttato i suoi freni nell'accanimento di non perdere contatto con l'argentino.

Così la vittoria di Reutemann è stata limpida come quella di Kyalami e come quella dell'Austria. Come avrebbe potuto essere quella di Buenos Aires nella prima gara della stagione. Dominatore sfortunato della prima corsa dell'anno, Reutemann conclude in bellezza una stagione che l'ha visto sempre protagonista, e che gli ha dato le soddisfazioni che merita. La sua vittoria al Glen con il secondo posto di Carlos Pace, è anche la dimostrazione di come le Brabham siano efficienti e veloci, cosa che non è ignota ai nostri lettori.

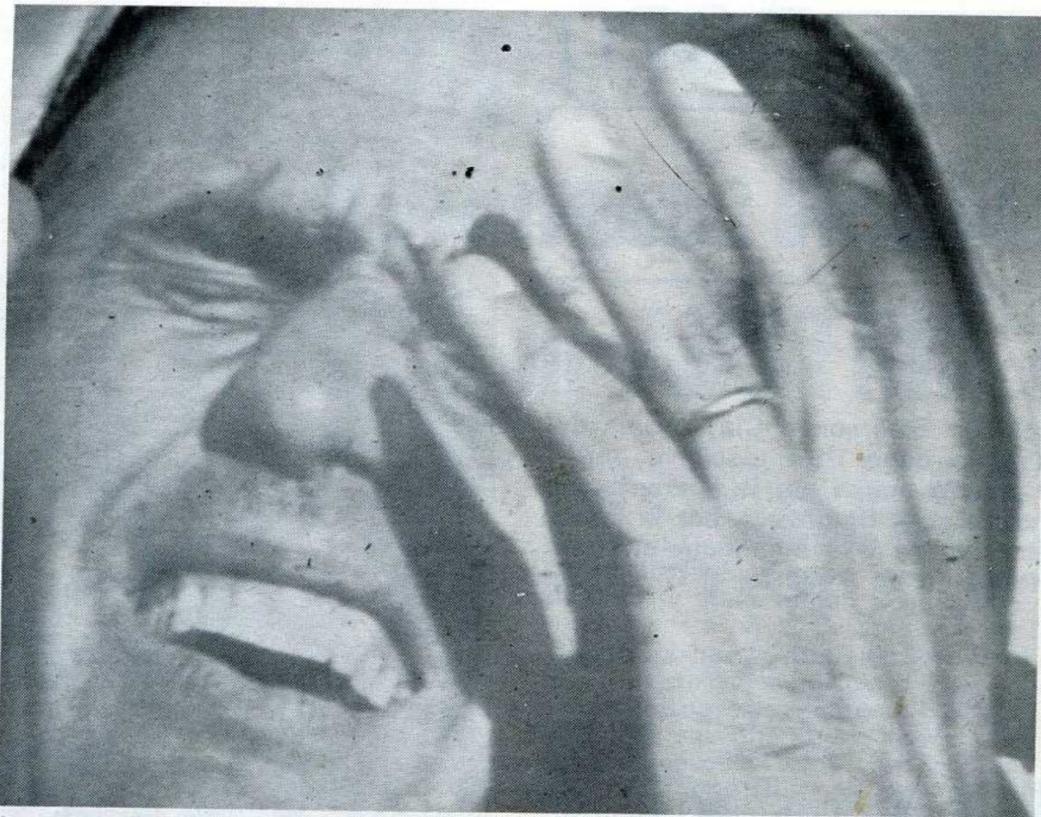
In questa stagione che è stata ricchissima di episodi appassionati e che ha messo in luce di volta in volta molte personalità, quella di Reutemann è stata una delle più forti. E il suo successo ci rallegra. Come ci rallegra la caparbia volontà di Hunt, al quale manca forse soltanto un po' di equilibrio nello sfruttamento della macchina, per diventare anche lui un grande. Al Glen è stato bravissimo, e molto veloce oltre che deciso. Non ha avuto completamente fortuna, perché ha perduto il secondo posto, questo è un fatto che si deve collegare con quelli che hanno mortificato le Ferrari, imputabili ad errori o a non perfetta preparazione.

Quello che ci rallegra e ci rattrista nello stesso tempo è il capitolo che si deve dedicare ad Arturo Merzario. E' stato grande davvero in questa corsa il nostro pilota. Grande e magnifico, soprattutto se si tien conto di tutto quello che deve essere messo nel bilancio. La sua macchina, buona, non è di certo fra le migliori, perché è rimasta praticamente invariata da molti mesi, mentre quelle degli altri hanno subito continue progressioni. Sappiamo che il far quadrare i bilanci è cosa ardua, per una squadra come quella dell'ammirevole Frank Williams, e quindi comprendiamo che non possa sguazzare nell'abbondanza di materiale fresco e di motori potenti.

Con tutte queste remore Arturo Merzario ha fatto strabiliare, schizzando fuori dal plotone subito e ponendosi in coda ai migliori. Ha costretto Watson, bravissimo anche lui, a compiere l'errore che lo ha ritardato. E poi ha addirittura attaccato Fittipaldi, il nostro stupendo Merzario. Lui come Laffite aveva da colmare con la classe ed il rischio il divario di potenza dei motori, che la gente avvertita ha potuto constatare nelle accelerazioni e nella velocità di punta in rettilineo.

## Il Presidente del Brasile per la FITTI-F. 1

La presentazione della nuova formula Fittipaldi, costruita in Brasile e che sarà guidata l'anno venturo da Wilson Fittipaldi, avverrà il 16 ottobre a Brasilia, alla presenza del Presidente della Repubblica del Brasile.



La gioia di Carlos Reutemann per questa sua splendida vittoria è stata bruscamente rabbiata dalla notizia della morte di Koinigg. Nella foto, l'argentino mostra tutta la sua emozione nell'apprendere la tragica notizia

**CARLOS REUTEMANN** giunto al suo terzo successo stagionale non manifesta più nemmeno l'emozione che aveva manifestato in Sud-Africa quando aveva colto il primo successo di un Gran Premio della sua carriera.

« Non posso dire altro che è andato tutto perfettamente, » — dice l'argentino — « la mia macchina è sempre stata, come d'altronde si era già visto nelle prove, perfetta e adatta a questo tipo di circuito. La presenza di Hunt alle mie spalle non ha mai costituito un problema. L'unica preoccupazione era di controllare negli specchietti dove fossero le ruote della Hesketh dell'inglese. Devo dire che l'unica vera emozione l'ho provata quando ho visto Regazzoni fermo davanti ai box, anche se io sono argentino e come sudamericano dovrei in teoria essere felice per Fittipaldi, debbo dire che il successo di Emerson mi rende felice, ma non come se Clay avesse potuto battersi fino in fondo. Io ho corso con la Ferrari e sentimentalmente sono legato alla Casa italiana ed anche perché sono molto amico di Regazzoni. So cosa possa aver provato Clay a perdere un Campionato del Mondo in queste condizioni. Mi basta pensare allo stato d'animo in cui io ero quando ho perso all'inizio della stagione, il Gran Premio d'Argentina e facendo un paragone, addirittura non riesco a capire come Clay faccia a mantenersi così sereno ».

Lo ha fatto in maniera entusiasmante, e la posizione che occupava era davvero eccellente. Stavolta forse ce la faceva, Merzario, a finire la corsa con la macchina efficiente, ma gli è capitata una di quelle disavventure che sembrano inventate. In pieno rettilineo, senza nessuna ragione, la sua macchina è stata inondata dalla schiuma antincendio, e così la magnifica gara di Merzario è finita togliendogli la grossa soddisfazione che meritava.

Non parliamo di altri. C'è stata la sfortuna di Mario Andretti, che pure aveva detto in prova di potersi inserire nelle prime posizioni. C'è stata la patetica dimostrazione di volontà e di coraggio di Peterson, che ha inutilmente tentato di sopperire alle troppe grandi manchevolezze della sua macchina. C'è stata anche la caparbia di Amon che è riuscito a portare fino in fondo la BRM, ed è un avvenimento.

Per noi c'era da vedere anche Vittorio Brambilla, ma era soltanto un fatto sentimentale perché l'averlo alla partenza era già un successo, visto che in questa corsa le March

erano stranissimamente incapaci di prestazioni decenti.

C'è stata anche la dolorosa vicenda di Helmut Koinigg, che il Glen ha voluto a vittima, come aveva voluto Cevert l'anno scorso. Una ben triste conclusione dell'avventura in F. 1, per la squadra di Surtees che è andata sempre più decadendo.

Ora le monoposto riposano. Per qualche mese tutti saranno al lavoro per preparare il 1975, che a nostro parere sarà concretamente avvincente come il 1974. Abbiamo un campione che è degno, pur se in assoluto il più veloce è sempre stato Ronnie Peterson. Diciamo il più veloce e non il più bravo perché a Peterson manca forse quella particolare sensibilità che permette con il senso della meccanica il pilota completo.

Lavoreranno anche alla Ferrari, con la « trasversale » che dovrebbe essere migliore di quelle di quest'anno. E' anche il nostro augurio. Per ora di traverso è andata la conclusione di questa stagione.

Franco Lini

## Volevo vincere in altro modo su Regazzoni

EMERSON FITTIPALDI sommerso dall'entusiasmo dei molti tifosi brasiliani venuti a Watkins Glen per salutare la sua vittoria, è raggiante. Al suo fianco la moglie Maria Elena piange calde lacrime di soddisfazione.

« E' andato tutto come prevedevo » dice il neo-campione del mondo, — « non ho avuto il minimo problema e ho solo dovuto controllare la situazione perché fin dalla partenza quando Regazzoni è rimasto indietro di qualche posizione mi sono reso conto che avevo la battaglia in pugno. Comunque mi è dispiaciuto perché avrei preferito vincere davanti a Clay in diverse condizioni. In ogni caso così sono le corse. Io l'anno scorso ho perso un campionato per problemi quasi analoghi a quelli che ha lamentato oggi Clay, adesso è stata la volta mia ad avere un po' di fortuna. Posso solo dire che auguro a Clay di potersi battere ancora l'anno prossimo, alla pari ovviamente, con me nelle stesse situazioni di quest'anno ».



Niente da fare, per il terzo « candidato », Jody Scheckter, qui a colloquio con il suo « patron », Tyrrell

## MERZARIO: mi ha divertito pizzicare i big

— ARTURO MERZARIO rientra ai box piuttosto sconsolato.

« E' proprio sfortuna — dice il comasco — Oggi credo di aver fatto una delle migliori corse della mia carriera. Con un mezzo e con un motore che tutti sanno non essere competitivi sono riuscito a recuperare dalla dodicesima fila da cui ero partito fino a portarmi alle spalle di Fittipaldi, cioè conquistando dieci posizioni in tre giri. Proprio quando mi apprestavo a gustare la gioia di un successo di questa proporzione, mi succede quell'inconveniente all'impianto antincendio che è davvero deprimente perché ritirarsi per la rottura del motore o per un incidente o per un errore di guida sono cose che nello stato d'animo di un pilota si possono digerire, ma disavventure come queste certo non servono a tirare su il morale. In ogni caso se devo fare un bilancio, debbo dire che tutto sommato a fare quei giri alle spalle dei big impegnati alla rincorsa del titolo mondiale, mi ha divertito. Certo mi dispiace per Regazzoni, ma considerato che alla Ferrari non è una novità che nei momenti decisivi si crei uno stato d'animo nei piloti abbastanza particolare, posso dire che me la sarei aspettata ».

# Prima, durante e DOPO

## ovvero: DRAMMA in 2 atti

Volti sorridenti, per Emerson e Clay, prima del via al Gran Premio degli USA, decisivo per il mondiale. Per ora c'è tempo per le speranze, intatte in ognuno. Poi, per Regazzoni, per la Ferrari ed i suoi tifosi, la fine di un sogno che era però già finito esattamente un mese fa, al GP d'Italia

# La fine di un sogno



**WATKINS GLEN** - Atto primo: «Le colpe dei padri ricadono sui figli», il detto funziona perfettamente se al posto dei padri ci mettete lo staff Ferrari a livello decisionale ed al posto dei figli ci mettete i meccanici dei due piloti.

Siamo finalmente arrivati a Watkins Glen, ultima gara della stagione di Formula Uno da quando qualche anno fa è stato soppresso il GP del Messico. Nel passato questa gara, come ricordano perfettamente tutti i meccanici e piloti delle varie squadre, era un po' la vacanza finale della stagione corse; il risultato era ormai acquisito da uno dei piloti e si correva senza troppa responsabilità, per la gara in se stessa. Relax e pochi problemi. Ma quest'anno c'è la tensione nell'aria e non solo tra il team Ferrari ed il team McLaren con un po' di Tyrrell nel cocktail. Anche gli altri sembrano condizionati perché si sentono responsabilizzati dal risultato: le squadre competitive ed i rispettivi piloti si sentono come una squadra di calcio forte, ma fuori lotta per lo scudetto, che deve incontrare una squadra al limite per la retrocessione in serie B: come giocare? Pensate se Reutemann, o Pace, o Peterson, o Andretti si trovassero nella condizione, lasciando passare o superando uno degli aspiranti al titolo di decidere il campione del mondo?

Ecco la tensione a sufficienza per tutti. E questa situazione così sentita viene un po' riversata da tutto l'ambiente sul team Ferrari e su chi doveva decidere di gara in gara. Una frase di un personaggio della Formula 1 è molto significativa: «Se la Ferrari avesse fatto correre i suoi piloti come componenti di una squadra, sarebbe già campione del mondo, sia come conduttore, sia come Casa costruttrice». E' molto pesante come affermazione, ma è stata fatta e rispecchia l'opinione non di uno, ma della generalità dei clan inglesi. Il non aver avvertito sufficientemente fiducia nel solo Regazzoni da portare avanti da un certo punto della stagione in poi (vedi Nurburgring), ma l'aver probabilmente continuato a pensare che Lauda per le doti velocistiche dimostrate, poteva sempre inserirsi nel giro del titolo e l'aver rimandato questa decisione di corsa in corsa, ci ha portati qui al Glen con uno spirito di thrilling e non certo di relax.

Io sto scrivendo il primo atto di questo mio articolo oggi sabato; domani la gara potrà dare il risultato che vuole il destino, ma la sconfitta suonerebbe amara e mal accetta, la vittoria sarebbe la fine di un incubo del

quale si poteva forse fare a meno e che quindi non potrebbe far godere nel giusto modo. E' bello conquistare qualcosa di difficile, ma non quando lo si poteva avere in modo più semplice col rischio poi di vederselo sfuggire per proprie decisioni.

Due organizzazioni, due squadre e quasi due tipi di mondi a confronto in questi due giorni di prove: la Ferrari e la McLaren. La gara con la necessità di concentrazione per lo sprint finale, livellerà i sentimenti umani e tecnici. Tutti saranno uguali: i due piloti nell'abitacolo a dare il meglio di se stessi, i meccanici a seguire la gara con le dita incrociate, sperando di non dover mai intervenire. Se si deve perdere sia almeno per capacità dell'avversario e non per propria «scalogna».

Ma questi due giorni di prove hanno invece accentuato le differenze dei nostri due paesi a confronto e per la legge della compensazione i due piloti col loro comportamento hanno pareggiato il tutto. Da una parte gli uomini della Ferrari, italiani, impegnati, molto seri e concentrati nei loro compiti. Superlavoro di preparazione con due macchine nuove tra Lauda in Canada e Regazzoni nelle pre-prove qui al Glen. Non ho avvertito battute scherzose allenta tensione, in più un po' di difficoltà nella messa a punto degli assetti e quindi ulteriore lavoro in pista. Impegno sì, ma visi che esprimono il concetto «Porca miseria, il titolo è nostro e dobbiamo prenderlo». Sono le stesse persone che ho incontrato in altre piste del Mondiale di quest'anno, ma mi sembrano più maturi, quasi questi ultimi giorni di stress abbiano loro calato addosso qualche anno in più.

Passiamo poi alla McLaren: la squadra di sempre, anzi si avverte quasi lo spirito di chi è riuscito a combinare «la guasconata» all'ultimo momento reinserendosi in un giro mondiale che era ormai perduto. Sembra quasi che non siano in lotta per il titolo, ma nella posizione di outsider. E' logico che ci tengono a vincere, ma non lo danno certo a vedere; e poi sanno che per tutto l'anno hanno raccolto più di quanto meritassero per cui si sentono non così responsabilizzati per il risultato finale come sono invece i loro avversari diretti che la pensano sicuramente in modo opposto sul raccolto del 1974. Sono evidentemente contenti di trovarsi in questa situazione e per questo esternano la tranquillità di chi ormai ha avuto anche troppo dalla vita.

Fin qui i meccanici, ma se passiamo ai due piloti le posizioni si inver-

LA SCALATA al titolo	GP ARGENTINA 13-1	GP BRASILE 27-1	GP SUDAFRICA 30-3	GP SPAGNA 28-4	GP BELGIO 12-5	GP MONACO 26-5	GP SV 9-6
<b>Regazzoni</b> p. 52	risultato in gara 3.	2.	ritirato al 65. (press. olio) quando era 3.	2.	4.	4.	ritirato (cambio quando
	risultato in prova 2. 1'50"96	8. 2'35"05	6. 1'18"65	3. 1'18"78	1. 1'09"82	2. 1'26"6	4. 1'2
<b>Lauda</b> p. 38	risultato in gara 2.	ritirato al 3. (valvola) quando era 11.	ritirato al 75. (alternatore) quando era 2.	1.	2.	ritirato al 38. (accensione) quando era 1. con 4"	ritirato (sospens quando
	risultato in prova 8. 1'51"81	3. 2'33"7	1. 1'16"58	1. 1'18"44	3. 1'11"04	1. 1'26"3	3. 1'2
<b>Fittipaldi</b> p. 55	risultato in gara 10. a 1 giro	1.	7.	3. a 1 giro	1.	5.	4.
	risultato in prova 3. 1'51"06	1. 2'32"97	5. 1'16"82	4. 1'19"25	4. 1'11"20	13. 1'28"2	9. 1'2
<b>Scheckter</b> p. 45	risultato in gara ritirato al 24. (rottura motore) quando era 19.	12. a 1 giro	13. a 2 giri	5. a 2 giri	3.	2.	1.
	risultato in prova 12. 1'52"47	14. 2'35"78	8. 1'16"99	9. 1'19"86	2. 1'10"86	5. 1'27"1	2. 1'2

V8-Blog.com



# REGAZZONI comincia a sbottonarsi

## Il campionato l'abbiamo perso a MONZA, in AUSTRIA e B. HATCH

Clay Regazzoni nonostante l'esito a dir poco disastroso della corsa del Gran Premio degli Stati Uniti che in teoria avrebbe dovuto permettere di combattere ad armi pari con Emerson Fittipaldi per la conquista del Casco iridato 1974 e che invece lo ha visto navigare nelle posizioni di centro fin dalla partenza, per poi arrestarsi a nemmeno a un quarto di gara con la vettura in condizioni di assetto davvero incredibili, è tuttavia abbastanza sereno. Infatti lo svizzero in sala stampa dichiara: « Non so cosa sia successo. Nelle prove libere di questa mattina la macchina mi sembrava perfetta. Invece subito fin dalla partenza è diventata un "cavallo impazzito". Da principio non mi sono preoccupato perché fin che ero in gara tutto sarebbe potuto ancora succedere. Ma poi quando mi sono accorto che non riuscivo più letteralmente a guidare e sono dovuto

rientrare ai box per far cambiare in un estremo tentativo le gomme anteriori, mi sono reso conto che per me il Campionato del Mondo era finito. Tuttavia non mi lamento. La stagione è stata buona e questo secondo posto nel Campionato del Mondo ha per la mia carriera di pilota un grosso significato. Mi sembra ovvio dover aggiungere che se le macchine saranno anche l'anno prossimo come quest'anno con Emerson Fittipaldi la partita è solo rimandata appunto a l'anno prossimo. Certo che questo campionato l'abbiamo perso più che in Canada e negli Stati Uniti, a Monza, in Austria e a Brands Hatch. Tutte occasioni che se la fortuna mi fosse stata amica mi avrebbero permesso di arrivare a queste ultime due prove con un bottino di punti ben diverso ».

— Ma non pensi che anche Montecarlo possa essere inserito in questo elenco di occasioni mancate?

« Montecarlo è un altro discorso, ne riparleremo un giorno, adesso è inutile andare a indagare ancora ».

— E di Emerson ritieni che sia un campione che abbia meritato il suo titolo o che sia stato fortunato?

« Emerson è un pilota che non si scopre con questo titolo mondiale. E' da tre anni che è in testa alle classifiche di tutti i Grandi Premi e se proprio vogliamo dire che è stato fortunato, possiamo anche dire che forse quest'anno ha fatto la pari con la sfortuna dell'anno scorso. Comunque piuttosto quello che mi preme sottolineare è che se Emerson è campione non è certo il caso di dire che vince sempre il migliore. Infatti mi preme sottolineare più che dire che Regazzoni è migliore, dire che in questa stagione sono state le Ferrari sempre ed unicamente le migliori ».

t. z.

tono. Emerson credo che ormai il titolo lo consideri già suo e se lo perde la considera un'ingiustizia: « Ho fatto 30 perché non devo poter fare 31 ».

Si è trovato in quest'ultima gara in vetta al mondiale, dove non avrebbe mai pensato di essere da come andavano le cose in generale. Il suo carattere lo porta ad essere sul chi va là, sia nelle dichiarazioni, sia nel modo di fare. Venerdì sera per una cena alla Marlboro, presenti Regazzoni e Lauda, Emerson ha preferito restare in albergo a far compagnia alla moglie indisposta, ma anche penso per non dover affrontare ulteriormente gli interrogativi che scioglierà solo domenica pomeriggio.

Clay invece sembra arrivi da un altro pianeta: tranquillo, sempre uguale, addirittura soddisfatto. Ridacchia sotto i baffi, è tranquillo non per il risultato, ma perché pensa che tanto farà il possibile, e quel che arriva sarà il giusto, e perché per la prima volta nel Campionato pensa che finalmente Lauda sarà al suo fianco in aiuto e non a correre al limite davanti pensando solo a se stesso. L'incidente della settimana scorsa gli ha lasciato solo un po' di dolore, ma non lo ha toccato nel morale e nello spirito a meno che non sia un attore fantastico. Nel qual caso però Clay, per favore, recita così fino alla fine della gara e lasciati andare solo dopo!

Io credo che Clay si renda conto che il clan Ferrari ad un certo livello non si è sentito di concentrare su lui tutta la potenza della squadra per la conquista del titolo. Quando dopo il Nurburgring hanno continuato a lasciar via libera ai due piloti, è come se avessero continuato a chiedere carte, pur avendo un buon punto in mano, col pericolo di sballare. Non hanno sballato, ma ora sono costretti a chiedere ancora una carta per chiudere il gioco. Clay è un ottimo giocatore. Emerson invece sa di essere l'elemento umano che può supplire all'elemento tecnico come ha fatto in Canada, ma questa aggiunta di responsabilità se la sente addosso e la scaricherà domenica.

Due atmosfere dunque, di due mondi a confronto: i latini contro gli anglosassoni da parte squadre e viceversa... da parte piloti.

E Scheckter e la Tyrrell? Qui tutto va d'accordo: pilota, squadra e manager. Poche parole, pochi scherzi, poco thrilling. Si deve vincere ed i calcoli li lasciano fare agli altri. Lo si legge negli occhi di tutti i componenti. Dei tre piloti, poi quello che dà l'idea di saper far meno i calcoli è Jody Scheckter per cui un numero semplice come 1, cioè primo, è quello

che capisce più facilmente.

E siamo al SECONDO ATTO, certamente a sorpresa almeno nel modo in cui la sorte lo ha voluto sceneggiare.

C'è ben poco da dire dopo la fine di questa gara ad epilogo di quello che ho già detto dopo la fine delle prove.

Amarezza per aver visto Clay costretto nelle retrovie in una gara che almeno doveva permettergli la sconfitta con il merito delle armi.

E' venuto dopo la fine in sala stampa, era sempre abbastanza sereno ma innegabilmente con una voce che lasciava trasparire la fine di un sogno, un sogno in cui aveva creduto e che purtroppo è crollato anche per noi ai boxes fin dal primo giro. Non ho visto i meccanici o i piloti di tutte le squadre in lotta per questo titolo. Emerson era evidentemente soddisfatto e ha rilasciato dichiarazioni molto diplomatiche che lasciavano trasparire il dispiacere di non aver battuto Clay sulla linea di traguardo. Clay invece si ritiene soddisfatto di questa stagione che gli ha dato soddisfazioni, ma certo gli aveva fatto sentire il dolce dello zucchero per poi strapparcelo all'ultimo momento.

Scelte giuste, scelte sbagliate? Certo riconfermo la mia opinione espressa già in precedenza: forse altri indirizzi della Ferrari avrebbero magari peggiorato la situazione o non la avrebbero modificata, ma credo che in ogni caso non si sia tentato tutto il possibile per cercare di far arrivare Clay qui al Glen con un margine sufficiente o addirittura col titolo già in mano.

E' meglio lasciar passare il momento di nero fumo che regna nell'atmosfera. C'è buona parte della fine anno per parlarne e per fare il punto, ma, ragazzi, mi ero illuso anch'io e non riesco ad accettare così tranquillamente che tutto sia finito e non ci sono più prove di recupero a disposizione.

Peccato, speravo almeno in un ultimo giro di questo Gran Premio con Emerson e Clay che scomparivano attaccati alla prima curva e con tutti gli sguardi fissi per vederli comparire sul rettilineo box per una volata memorabile nella storia del Mondiale e primo l'uno o l'altro, avremmo avuto una fine degna di un Campionato veramente completo.

Andrea de Adamich

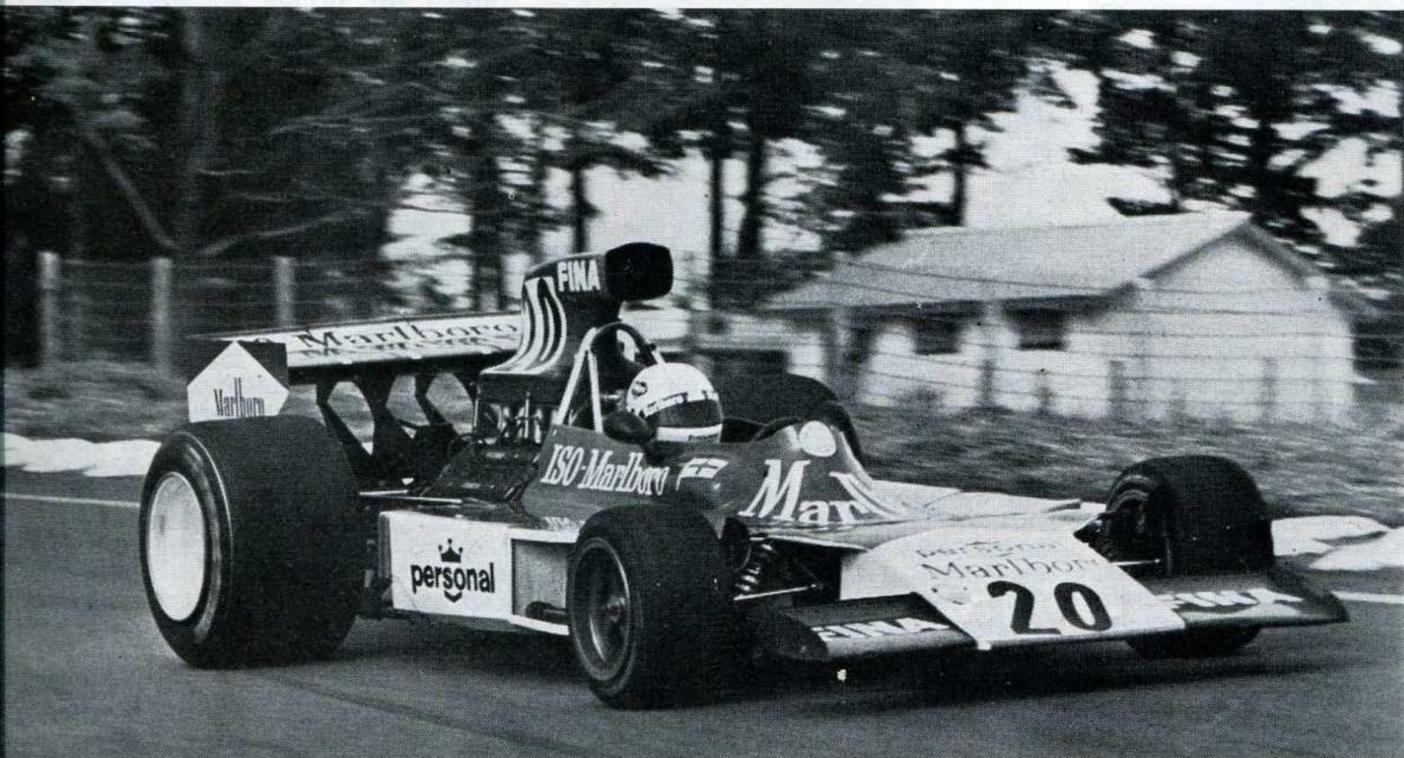
GP OLANDA 23-6	GP FRANCIA 7-7	GP G. BRETAGNA 20-7	GP GERMANIA 4-8	GP AUSTRIA 18-8	GP ITALIA 8-9	GP CANADA 22-9	GP USA 5-10
2.	3.	4.	1.	5.	ritirato al 40. (motore) quando era 1. con 14"	2.	
2. 1'18"91	4. 59"13	7. 1'20"3	2. 7'01"1	8. 1'36"31	5. 1'33"73	6. 1'13"55	9. 1'39"600
1.	2.	5. a 1 giro	ritirato al 1. (collisione) quando era 3.	ritirato al 20. (molla valvola) quando era 2.	ritirato al 31. (motore) quando era 1. con 6"	ritirato al 67. (uscita di strada) quando era 1. con 10"	ritirato (sospensione)
1. 1'18"31	1. 58"79	1. 1'19"7	1. 7'00"8	1. 1'35"40	1. 1'33"16	2. 1'13"23	5. 1'39"327
3.	ritirato al 26. (motore) quando era 4.	2.	ritirato al 3. (sospensione) quando era ultimo	ritirato al 38. (motore) quando era 3.	2.	1.	4.
1'19"56	5. 59"20	8. 1'20"5	3. 7'02"3	3. 1'35"76	6. 1'33"95	1. 1'13"18	8. 1'39"538
	4.	1.	2.	ritirato al 9. (motore) quando era 4.	3.	ritirato al 43. (uscita di strada) quando era 3.	ritirato al 44. (motore)
1'19"91	7. 59"32	3. 1'20"1	4. 7'03"4	5. 1'35"94	12. 1'34"70	5. 1'13"30	6. 1'39"478

V8eBlogScans

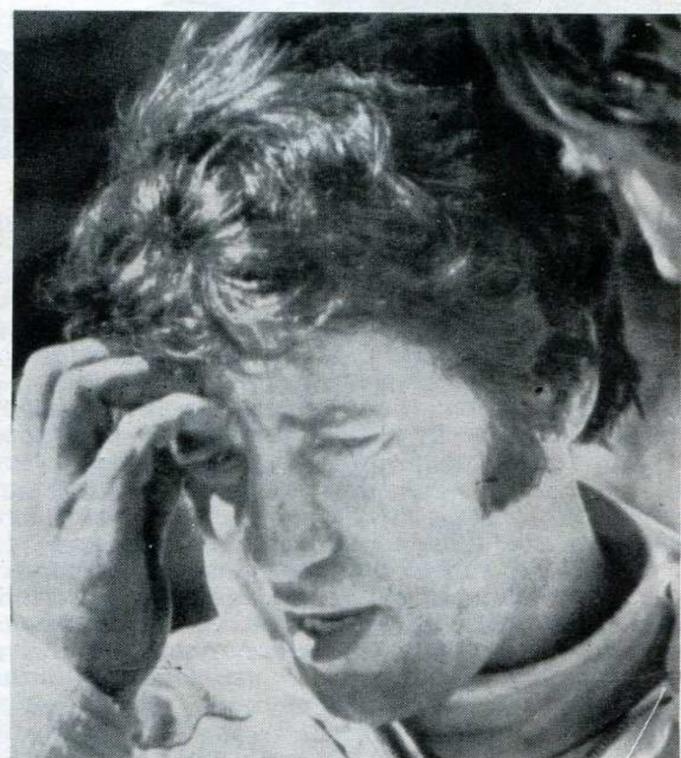
In cinque giri si è capito che

CLAY REGAZZONI era «OUT»

# Lo schiumogeno blocca l'attacco di superARTURO a FITTIPALDI!



Merzario ha compiuto a Watkins Glen una delle sue più belle corse in assoluto, portando la non certo aggiornatissima Iso-Marlboro fino ai posti più elevati della classifica. E' stato fermato dall'accensione spontanea del dispositivo estinguente della sua vettura mentre stava attaccando Fittipaldi



Una sfortuna nera anche per Andretti, che ha avuto noie elettriche fin da prima del via, ed è poi stato fermato per aver messo in moto a spinta

Regazzoni chiaramente non riesce a tenere il ritmo, e deve faticare per contenere Mass, Peterson ed Ickx che lo seguono come ombre. Al settimo giro esce di scena Ickx che sbanda per avaria alle gomme. Al nono giro, la tragedia di Koinigg.

Il giovane austriaco, che aveva appena ottenuto la fiducia di Surtees, che il prossimo anno voleva affidargli una delle sue vetture, esce di pista poco prima dei box, nel punto i cui più o meno era uscito in prova Beltoise, e trova contro il guard-rail una terribile fine.

Frattanto, al decimo giro le posizioni sono le seguenti: in testa Reutemann, poi Hunt e Pace staccati rispettivamente di 2 e 4 secondi poi Lauda, a 7", quindi Scheckter, Fittipaldi, Watson e Merzario tutti assieme, indi Regazzoni, Mass, Peterson, Laffite, Depailler, Pryce, Jarier, Brambilla Stommelen e Hill. Staccato segue Dolhem che però il giro dopo viene fatto fermare da Surtees.

Mentre Reutemann prosegue la sua splendida cavalcata, portando al 12. giro il suo vantaggio su Pace a 8 secondi, e quello su Lauda a 19 secondi, Regazzoni è superato anche da Mass, quindi dopo un giro anche da Peterson, ed infine, dopo che Pryce è andato al box per noie al motore, si decide a rientrare an-

che lui. Dai segni che il ticinese fa ai meccanici, si capisce che c'è qualcosa che non va davanti, e si sostituiscono entrambi i pneumatici anteriori. La sostituzione fa perdere a Clay una ventina di secondi, e quindi la Ferrari dello svizzero rientra in pista giusto davanti a Reutemann.

Ai box Ferrari dopo questo episodio viene esposto il cartello « Rega out-go Lauda ». L'austriaco accelera immediatamente il ritmo e si stacca dalle ruote di Scheckter e Fittipaldi. Il nuovo « rey » del Brasile tra l'entusiasmo dei fans che in tribuna agitano le bandiere brasiliane mentre quelle svizzere sono già state ripiegate, alza un braccio al passaggio davanti al suo box quando riceve la notizia delle disavventure di Regazzoni.

Con Scheckter davanti, Emerson sa che a quel punto l'unico problema per lui è solo quello di arrivare al termine senza commettere errori. Al 19. giro si ferma ai box Brambilla. Alla March viene cambiata la ruota anteriore sinistra. Ma per il monzese vi sono anche dei problemi con il distributore d'iniezione che lo costringono a ritornare ai box qualche giorno dopo.

Al 20. giro Regazzoni viene doppiato perché la sua Ferrari continua

WATKINS GLEN - Centinaia di bandiere brasiliane e svizzere accolgono l'arrivo in pista di Clay Regazzoni ed Emerson Fittipaldi. La tensione è notevole, i piloti vengono lasciati sotto il sole più del previsto ad attendere dentro le loro monoposto e questo aumenta notevolmente il disagio ed il nervosismo. Quasi per un presagio, la macchina di Fittipaldi ha le gomme coperte e difese da teloni della Goodyear, quando finalmente, si arriva al fatidico cartello dei 3' al via. Il ritardo quindi sull'orario di partenza previsto è di circa 10 minuti. Andretti era in ritardo allo schieramento, e quindi si è preparata la prima riserva, che è Dolhem. Si avvia anche Schenken, quindi la corsa in pratica parte con due vetture in più. Verrà poi esposta la bandiera nera ad Andretti perché è stato messo in moto a spinta, e naturalmente a Schenken perché è entrato abusivamente.

Al via, Fittipaldi parte bene, mentre Regazzoni si trova davanti Lauda ed è costretto a scartare. Reutemann, intanto, con perfetta scelta di tempo scatta al comando davanti ad Hunt, Pace e gli altri.

Al primo passaggio, quindi, le posizioni sono le seguenti: Reutemann, Hunt, Pace, poi già distanziati Lauda Scheckter, Fittipaldi, Watson ed ancora più indietro Regazzoni e Merzario, che sono al comando del grosso del gruppo, con Jarier, Peterson, Ickx, Laffite e Depailler. Al primo giro si ferma ai box la Ensign di Wilds per un controllo all'avantreno.

Regazzoni, non ostante l'impegno, non riesce a mantenere la Ferrari diritta nelle curve, ed al quinto giro deve cedere la posizione a Merzario, mentre Lauda, davanti, cerca come può di frenare il gruppetto che segue i primi, entro al quale il più ansioso è Scheckter, poiché Fittipaldi si accontenta di rimanere in attesa degli eventi.

a non andare bene. In particolare in curva si manifesta il problema che non permette a Clay di difendere le sue chances per il titolo mondiale. Le posizioni a questo giro perciò sono: Reutemann, Hunt, Pace, Lauda, Scheckter, Fittipaldi, Watson, Merzario, Mass, Peterson, Depailler, Laffite, Donohue, Jarier, Stommelen, Hill.

Il giro seguente Mass, che si è toccato in frenata con Regazzoni, passa dietro a Donohue. Intanto arrivano ai box per cambiare le ruote anteriori Stommelen e Jarier. Regazzoni al 25. giro torna ai box per far controllare la ruota posteriore e poi testardamente con uno sforzo estremo torna ancora una volta in pista. Intanto Watson perde contatto con il gruppetto di Scheckter, Fittipaldi e Merzario, in seguito ad un testa-coda nella curva dopo il traguardo. Si ferma ai box anche Laffite con il motore rotto al 30. giro.

A questo punto Reutemann, Hunt e Pace proseguono indisturbati davanti sempre a Scheckter, Fittipaldi e Merzario, mentre dietro a Lauda, Watson, Peterson e Depailler sono in battaglia fra loro. Da notare la retrocessione di Lauda alle spalle di Merzario. Infatti le noie che afflig-

gono la Ferrari di Regazzoni si stanno manifestando anche sulla vettura dell'austriaco. Ai boxes si comincia a parlare di blocco degli ammortizzatori.

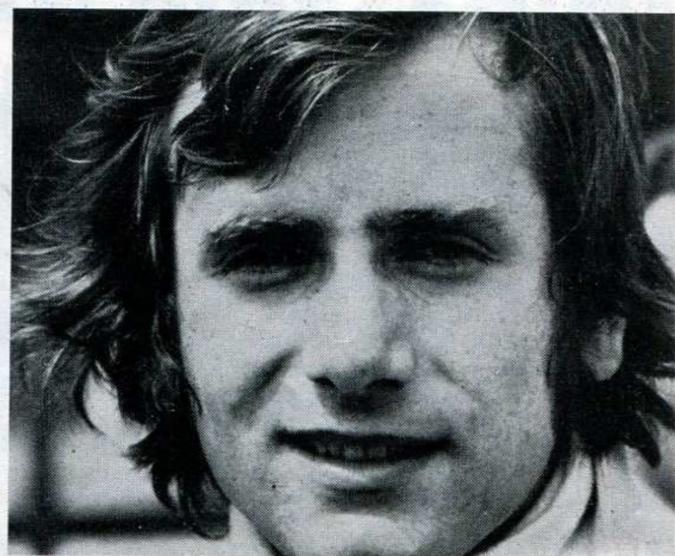
Al 33. giro si ferma Peterson con gli scarichi rotti, ma dopo la sostituzione ritorna in pista e riuscirà a terminare. Al 36. giro è la volta di Lauda ad arrestarsi ai box.

Al 40. giro, mentre Merzario si ferma lungo la pista per l'improvvisa accensione dell'impianto antincendio, la classifica vede sempre Reutemann davanti a Hunt seguito a distanza da Pace, Scheckter, Fittipaldi, Watson, Depailler e Mass. Un giro dopo è la volta di Scheckter a doversi fermare lungo il percorso con il motore rotto. Così quando sembra tutto finito, invece si ha un ulteriore colpo di scena. Infatti negli ultimi dieci giri Hunt, che lamenta gravissime noie all'impianto dei freni deve rallentare notevolmente il suo ritmo e cedere la seconda posizione a Pace.

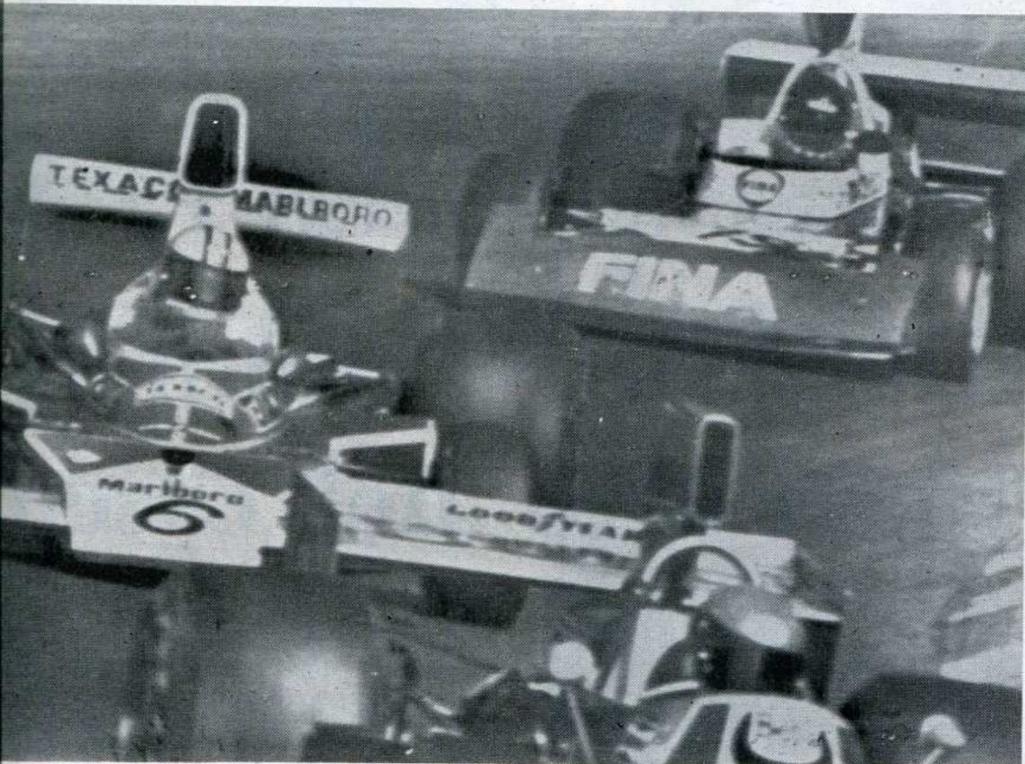
Così sotto lo striscione del traguardo si completa il trionfo tutto sudamericano con le due Brabham di Reutemann e Pace in prima fila e con Emerson Fittipaldi campione del mondo 1974.

Tito Zogli

# Per KOINIGG il destino di CEVERT



Ecco, oltre il guard-rail, come si è ridotta la vettura di Koinigg. Il pilota austriaco, nella foto a destra, è deceduto sul colpo. Era alla sua seconda gara in F. 1, dopo il G.P. del Canada a Mosport



Brambilla con la March-Beta e Hulme con la Texaco-Marlboro precedono la Surtees-Fina dell'austriaco Helmut Koinigg, pochi giri prima della tragica sbandata che lo ha ucciso. Le cause dell'incidente sono ancora oscure

## Rispettato il pronostico di STEWART: Emerson

WATKINS GLEN - Aria festaiola, quella che non solo Watkins Glen può offrire, con i suoi centomila tifosi eterogenei che si sgranano lungo il percorso come un rosario, con gli hippies incendiari di automobili, con le miriadi di tende variopinte, e poi... dulcis in fundo con i suoi 800 mila dollari (circa 195 milioni di lire) in palio ed i 50 mila dollari al vincitore, per non dimenticare i 300 e passa giornalisti.

Ad arricchire l'interesse di questi ultimi, Peter Gregg, Beltoise, Donohue, Andretti e Stewart si sono alternati in un seminario di conferenze molto importanti. Tra i commenti di Stewart spulciamo: «Fittipaldi è senz'altro superiore a Regazzoni perché ha più esperienza in pista e attacca i circuiti in maniera dolce. Comunque se dovesse vincere il suo diretto avversario, Fittipaldi non avrebbe perso nulla, poiché quest'anno si è dimostrato più efficiente e continuo del ticinese». «Il Glen? È il migliore al mondo, se quello di Brands Hatch fosse più levigato, potrebbe accostarsi al Glen, il quale migliora ogni anno». (Lo scozzese volante non accenna però al fatto che la pioggia ha allentato il terreno creando così degli avvallamenti molto accusati dai piloti). «Se sento il desiderio di pilotare? No.

Sono un pacifico cittadino, mi godo la famiglia, sono felice e ciò mi meraviglia molto».

Parlando con Peter Gregg, il neo campione delle GT di Jacksonville, uno dei più popolari piloti degli ultimi anni, abbiamo appreso che è sorta la «Profitable racing corporation», una grossa impresa di ricconi, appassionati di automobilismo. Presidente è lo stesso Peter Gregg il quale a giorni visiterà Maranello per intavolare trattative con Ferrari onde importare in Usa prototipi (tre litri) 1974 per farli partecipare a 10 corse. Le medesime che oggi vengono effettuate sulle piste per Can-Am.

Da una nostra rapida inchiesta, poiché il simpatico Gregg era un tantino abbottonato nei dettagli, abbiamo appreso che nel gruppo entreranno anche il binomio Parnelli Jones-Miletich che, è evidente hanno soldi da investire. Una iniziativa lodevole, che sostituirà egregiamente la ormai monotona e troppo individuale Can-Am che richiamerà indubbiamente una folla superiore e più mista. L'automobilismo destinato a morire per «l'austerità», come insinuava un collega politico al seguito del presidente Leone? Un sogno.

I. m.

### L'altalena della CORSA

#### 10 GIRI

Reutemann,  
Hunt, Pace,  
Lauda, Scheckter,  
Fittipaldi, Watson,  
Merzario,  
Regazzoni, Mass

#### 20 GIRI

Reutemann,  
Hunt, Pace,  
Lauda, Scheckter,  
Fittipaldi, Watson,  
Merzario,  
Mass, Peterson

#### 30 GIRI

Reutemann, Hunt,  
Pace, Scheckter,  
Fittipaldi,  
Merzario, Lauda,  
Watson, Peterson,  
Depailler

#### 40 GIRI

Reutemann, Hunt,  
Pace, Scheckter,  
Fittipaldi,  
Merzario, Watson,  
Depailler,  
Mass, Hill

#### 50 GIRI

Reutemann, Hunt,  
Pace, Fittipaldi,  
Watson, Depailler,  
Mass, Hill,  
Amon, Peterson

GRAZ - Quattro anni e un mese dopo che Rindt trovò la morte a Monza, il venticinquenne austriaco Helmut Koinigg ha perso la vita nella seconda gara di F. 1 cui partecipava: il G.P. degli Stati Uniti. La sua troppo breve carriera in questa formula ebbe inizio al G.P. d'Austria, nel quale doveva pilotare la Brabham Finotto ma non riuscì a qualificarsi. In Italia era soltanto spettatore al box, ma ebbe una lunga conversazione con Surtees che lo invitò a provare una sua vettura a Goodwood pochi giorni dopo. In quell'occasione Koinigg si mise in luce e fu più veloce di un pilota francese, pure invitato, che sul bagnato si comportò meno bene. Poi gli venne offerto di pilotare una Surtees in Canada e negli Stati Uniti e dopo Surtees aveva intenzione di ingaggiarlo per due stagioni di F. 1.

Al momento in cui scrivevamo queste note non conoscevamo esattamente la natura dell'incidente, ma c'era il dubbio che fosse stato un guasto meccanico e non un errore del pilota. Quando abbiamo telefonato a Quester, ci ha detto: «La vettura non è certamente una delle migliori, ma non pessima come dicono certe persone e la stampa. Sarebbe stato difficile per Helmut pilotare una Brabham o una Hesketh. Quando ebbi l'occasione di vederlo provare in gennaio, per il Memphis Racing Team, ebbi l'impressione che nella vita non gli interessassero soltanto le corse».

Helmut, che si era sposato nel maggio scorso, era venuto a casa mia qualche mese fa e anch'io ebbi la stessa impressione. Del resto, non ritenni mai che fosse un pilota ambizioso, interessato soltanto alle gare. Iniziò in Formula V e Super V, ebbe rapporti di lavoro col costruttore austriaco Kaimann e non pilotò mai vetture turismo, o per lo meno di rado. Dopo avere vinto la Coppa d'Oro Super V l'anno scorso desiderava passare alla F. 2, ma la Kaimann Opel F. 2 non fu mai omologata sicché Helmut poteva pilotarla soltanto nelle gare in salita in Austria, diventando campione austriaco della montagna nel 1973. Sempre nel 1973 gli fu affidata una Porsche ufficiale per una sola gara e quest'anno faceva parte del Martini Porsche Team, compagno di Schurti. Ha anche fatto una gara di F. 2 con una vecchia Surtees, patrocinata dal gruppo Etienne Aigner che patrocina anche Regazzoni. Non era riuscito a combinare altro, fino all'accordo con Surtees, ed è la che ha trovato la morte. Per lo sport automobilistico austriaco è un grande lutto, per il team Surtees potrebbe essere la fine.

Helmut Koinigg, il pilota che non era appassionato di F. 1, è proprio morto gareggiando in questa formula. Chi scrive era un suo amico ed è sempre duro per un giornalista esprimersi con chiara freddezza quando ha seguito così da vicino le vicissitudini dello scomparso.

Addio, Helmut.

Hannes Ch. Steinemann

# Iniziano nelle prove i guai alle gomme della FERRARI

## CLAY non ritrova l'assetto «da tempo»

WATKINS GLEN - Sebbene il maltempo dei giorni precedenti, con abbondanti nevicate in tutta la zona, facesse prevedere condizioni climatiche difficili per il GP degli USA, quando le 30 monoposto iscritte si presentano in pista venerdì mattina, per la prima ora e mezza di prove, su Watkins Glen splende il sole dell'estate indiana che accompagna la corsa dell'anno per tutti i suoi tre giorni.

Come si immagina facilmente tutti gli occhi sono puntati sulla Ferrari e sulla McLaren; Regazzoni sorride, ed Emerson non gli è da meno mentre entrambi salgono sulla vettura. Clay ha fatto mettere sotto il pedale della frizione un piccolo pezzo di gomma per impedire che le vibrazioni si ripercuotano sul suo tallone ancora dolorante per l'incidente della settimana scorsa.

Mentre i due rivali dedicano il loro tempo alla messa a punto delle vetture, emerge subito Reutemann. L'argentino con la Brabham si porta subito a 1'39"26. Le Brabham, nonostante l'opinione diffusa che siano vetture che vanno bene solo con il caldo, dimostrano invece che il loro telaio a passo corto si adatta — indipendentemente dalla temperatura — ai circuiti veloci, se anche Carlos Pace riesce a portarsi a 1'39"88.

Nel frattempo Beltoise, che ha compiuto poco più di una decina di giri, si intraversa nella variante che precede il rettilineo dei boxes e finisce con la sua BRM addosso ai guardrail. La vettura va completamente distrutta ed il pilota, accompagnato prontamente all'ospedale, riporta una frattura al dito del piede sinistro oltre a forti contusioni ad entrambe le gambe ed alla schiena.

Di una disavventura quasi simile è vittima anche Merzario, che vede la ruota della sua Iso piegarsi sul mozzo in pieno rettilineo; con estremo sangue freddo il comasco riesce a controllare la sbandata ed a rientrare ai boxes solo con un bello spavento.

In luce durante questa prima sessione di prove si mette Schecter che — come dice Tyrrell — deve pensare solo a vincere. Il sudafricano gira in 1'39"75 completando con Watson, autore di 1'39"73, il quadro degli uomini che sono riusciti a scendere sotto gli 1'40". Regazzoni, dal canto suo, girando in 1'40"13, è migliore di Fittipaldi che ha 1'40"52. Lauda invece realizza 1'40"79.

La sorpresa però viene da Andretti, che con la sua quasi debuttante Parnelli gira in 1'40"78. Regazzoni dopo aver tribolato per ridurre l'effetto sottosterzante, riesce a fare 1'39"73. Dopo di ciò lo svizzero si fa montare delle gomme tenere per cercare di migliorare ulteriormente, ma il suo motore che è quello con cui ha corso in Canada, dopo soli tre giri si rompe e quindi a Clay non rimane altra consolazione di vedere che Fittipaldi, nonostante la sua McLaren sia abbastanza a punto, non riesce a superarlo rimanendo alle sue spalle con 1'39"85.

Però negli ultimissimi momenti, mentre nessuno ha notizia di 1'29"1 preso ai box per Reutemann, si registra un tempo eccezionale per l'americano Andretti che con la «vettura Yankee», come scrivono i giornali locali, conquista la «pole position» in 1'39"20.

Pace con la seconda Brabham è terzo in 1'39"28 mentre Schecter e Watson sono alle spalle di Lauda che è rimasto quarto rispettivamente con 1'39"47 e 1'39"73 cioè due centesimi di secondo sotto Regazzoni. Merzario dal canto suo, con il tempo di 1'40"85, è tredicesimo dietro a un Amon sorprendente con la BRM (che ha solo 459 cavalli, secondo il neozelandese), Stommelen e Jarier.

Però, mentre Fittipaldi si dichiara già contento della sua vettura, la situazione sembra precipitare alla Ferrari. Lauda esce con la sua vettura e dopo pochi gi-

ri la pressione dell'olio lo costringe a rientrare ed a prendere il muletto, che però non è a posto come regolazioni ed assetti. Regazzoni dal canto suo, dopo che le sue gomme sono state cambiate, non riesce più a sentire la vettura come vorrebbe. La sua Ferrari salta di qua e di là ad ogni cunetta ed in più in curva è nervosa, con reazioni che Clay paragona a quelle della B1.

Forghieri, che risponde bruscamente ad una visita di cortesia ai boxes modenesi di Reutemann, dicendo «Carlos scusa non possiamo aiutarti, perché siamo nei problemi fino al collo», è dell'idea che i piloti hanno sbagliato a voler indurre gli ammortizzatori al massimo e li fa ammorbidire, consigliando nel contempo Clay a non utilizzare le gomme del giorno precedente perché la Goodyear le sta ritirando a tutti i teams.

Clay non appare molto convinto e cerca di arrivare a quella vettura che il giorno precedente pochi attimi prima della rottura del motore, lo ha soddisfatto, ma la cosa pare impossibile. A complicare le cose si aggiunge anche l'invasione degli spettatori e Montezemolo, per allontanarne uno più invadente degli altri, corre il rischio anche di essere preso a pugni. Luca si difende e solo Ghedini riesce bloccando il d.s. a rimettere le cose a posto.

In difficoltà anche la Tyrrell con Schecter che, dopo aver cambiato il motore rotto nella prima sessione di prove, forse perché il caldo si è attenuato, cominciano a riservare delle sorprese. La prima, sgradevole, è che Brambilla si intraversa alla curva prima di dove è uscito Beltoise e picchia la sospensione anteriore. Il monzese va personalmente ai garage per provvedere alla riparazione.

Poco dopo di lui è la volta di Andretti a uscire, nello stesso punto. La Parnelli dell'italo-americano viene riportata ai boxes con la sospensione anteriore piegata, e Mario resta a guardare mentre Reutemann con l'acuto di 1'38"97, gli strappa la pole position. A far restare male Andretti contribuisce anche Hunt, che con 1'38"99 negli ultimi minuti di prova gli toglie la soddisfazione della prima fila.

Clay riesce a fare 1'39"6 ma la speranza di essere riuscito a precedere Fittipaldi dura molto poco poiché Emerson, con 1'39"53 si aggiudica una posizione nello schieramento di partenza una fila davanti al pilota della Ferrari, mentre Merzario che ha problemi con i freni — un po' come tutti, d'altronde — è quindicesimo preceduto anche da suo compagno Laffite oltre che da Ickx, Depailler e Donohue, che hanno migliorato rispetto alle prime prove. Brambilla, tornando in pista per gli ultimi giri, riesce a fare 1'42"03 che gli vale la qualificazione.

Tito Zogli

pilota e vettura	venerdì		sabato	
	I	II	I	II
Reutemann (Brabham-Ford BT44)	1'39"268	1'39"293	1'39"639	1'38"978
Hunt (Hesketh-Ford 308)	1'40"612	1'40"608	1'39"992	1'38"995
Andretti (Parnelli-Viceroy-Ford)	1'40"218	1'39"209	1'39"919	1'44"231
Pace (Brabham-Ford BT44)	1'39"880	1'39"284	1'40"538	1'39"871
Lauda (Ferrari 312 B3-74)	1'40"706	1'39"327	1'39"989	1'40"800
Schecter (Tyrrell-Ford 007)	1'39"755	1'39"478	1'39"920	1'39"553
Watson (Brabham-Ford BT44)	1'39"731	—	1'39"527	1'39"977
Fittipaldi (Texaco-Marlboro M23)	1'40"526	1'39"856	1'39"538	1'39"565
Regazzoni (Ferrari 312 B3-74)	1'40"131	1'39"733	1'40"326	1'39"600
Jarier (UOP-Shadow-Ford DN3)	1'40"317	1'51"112	1'40"918	1'40"999
Laffite (Iso-Marlboro Ford IR)	1'42"905	1'42"045	1'40"597	1'41"300
Amon (BRM P 201)	1'41"845	1'42"017	1'41"058	1'40"700
Depailler (Tyrrell-Ford 007)	1'42"151	1'41"087	1'41"993	1'40"700
Donohue (Penske-Ford PC 1)	1'44"878	1'43"967	1'41"323	1'40"834
Merzario (Iso-Marlboro Ford IR)	1'41"538	1'40"854	1'40"977	1'41"759
Ickx (Lotus-JPS Ford 74)	1'41"716	1'40"876	1'43"439	1'41"439
Hulme (Texaco-Marlboro M23)	1'43"930	1'42"976	1'41"822	1'41"027
Pryce (UOP-Shadow Ford DN3)	1'45"588	1'41"353	1'42"015	1'41"188
Peterson (Lotus-JPS Ford 74)	1'41"990	1'41"353	1'41"919	1'41"195
Mass (McLaren-Yardley M23)	1'42"497	1'42"751	1'41"897	1'41"300
Stommelen (Lola-Emb. Ford 370)	1'43"026	1'55"556	1'41"370	1'41"897
Wilds (Ensign MN03 Ford)	1'44"002	1'42"332	1'42"013	1'41"500
Koening (Surtees-Fina Ford TS16)	1'43"189	1'41"763	1'42"433	1'42"425
Hill (Lola-Embassy Ford 370)	1'52"222	—	1'41"901	—
Brambilla (March-Beta Ford 741)	1'42"810	—	1'42"870	1'42"031
Dolhem (Surtees-Fina Ford TS16)	1'45"484	1'45"480	1'43"246	1'42"914
Schenken (Lotus-Ford JPS 9)	1'44"510	1'43"429	1'43"243	1'44"029
Stuck (March-Ford 741)	1'45"131	1'44"495	1'43"606	1'44"021
Ashley (Brabham-Ford BT 42)	1'47"261	1'44"249	1'43"801	1'43"823

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza

## L'unica novità tecnica al G.P. USA

# EMERSON rinuncia alla radio nel casco

WATKINS GLEN - Praticamente nessuna macchina aveva innovazioni tecniche effettive, salvo le piccole cose che si vedono gara per gara, cioè i miglioramenti di qualche particolare e le soluzioni di adattamento alle caratteristiche del circuito. Le macchine erano quelle del Canada e ovviamente non vi è stato il tempo per modificarle.

Di qualche interesse tuttavia gli accorgimenti sperimentati dalla McLaren sulle macchine di Fittipaldi e di Hulme, in vista sia del miglior controllo della gara sia del miglioramento delle possibilità velocistiche. Per il controllo delle operazioni è stata montata sulle due Texaco-Marlboro una radio ricevente, con amplificatori posti nel casco dei piloti, secondo gli schemi che la McLaren ha già sperimentati a Indianapolis e che erano buoni. Una piccola antenna sistemata sulla parte anteriore della macchina appena sotto il parabrezza era l'unico segno esterno che denunciava la presenza di questa installazione.

Al box il direttore sportivo Meyer ed il progettista Coppuck avevano una minuscola trasmittente sistemata in una cuffia e dotata di piccolo microfono appoggiato alle labbra attraverso il quale essi potevano dare al pilota le indicazioni ritenute utili. Il sistema è stato sperimentato venerdì, e pare con un certo successo, però limitatamente alle trasmissioni che si facevano mentre la macchina passava davanti ai box, mentre quando la macchina si allontanava le trasmissioni diventavano aleatorie.

Infatti il sistema può essere buono in luoghi come Indianapolis che sono piatti e che non hanno distanze eccessive tra le due stazioni, ma

non su circuiti come questo che sono a saliscendi e che quindi frappongono ostacoli rilevanti alla propagazione delle onde. Per questa ragione hanno quindi deciso di non utilizzarlo ed il sabato le macchine non avevano più la antenna esterna.

Alla McLaren hanno anche provato un alettone molto piatto, con bordo posteriore rialzato, evidentemente destinato ad incrementare la velocità massima offrendo meno incidenza, per cercare di essere più vicini alle Ferrari ed alle Brabham nelle prestazioni. Però a quanto pare questo alettone ha dato lo svantaggio del minor appoggio delle ruote posteriori in curva, annullando quindi i vantaggi della maggior velocità per cui la soluzione è stata egualmente scartata.

La Hesketh di Hunt era come in Canada, cioè dotata del musetto allungato e con l'appendice dell'ala anteriore a sbalzo.

Alla Ferrari hanno provato il venerdì, sulla macchina di Lauda, l'alettone con forte curvatura anteriore che si era visto a Monza e che era stato utilizzato da Lauda in corsa. Però qui il risultato è stato meno buono data l'assenza di lunghi rettilinei piatti e in sostanza la prova è stata negativa.

Niente altro da segnalare tranne la ricomparsa della Lotus 76 affidata a Schenken, il quale l'ha avuta grazie alla sua personale amicizia con Peterson. Tuttavia Schenken non è riuscito a qualificarsi e così questa macchina non ha corso. Probabile che questa sia stata l'ultima volta che abbiamo visto la infelice Lotus 76.

f. l.