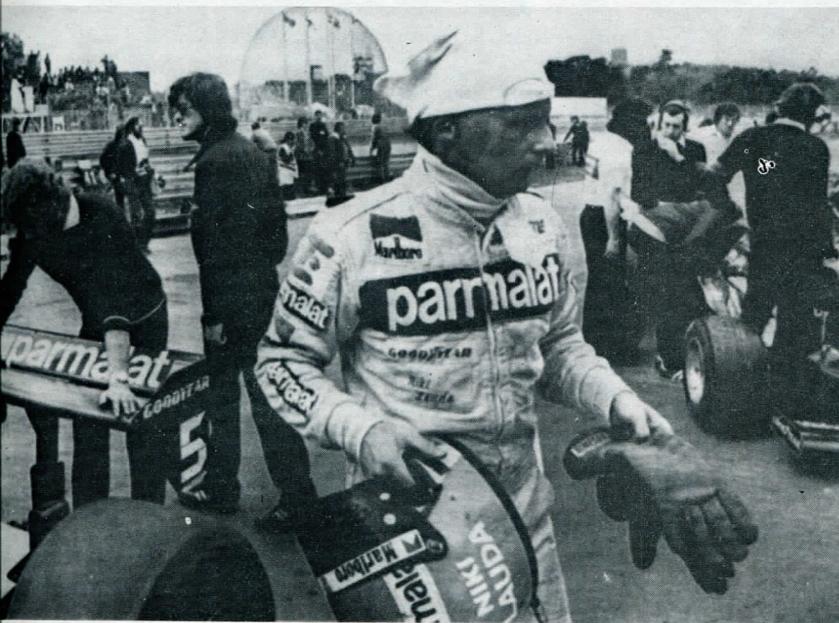


Gente che
va, gente
che viene...

Al cuore non si comanda (anche in F.1)

è la conferma che viene dal G.P. del Canada



Niki Lauda si allontana dalla sua monoposto, dopo la prima sessione di prove ufficiali a Montreal. Niki Lauda walks away from his car after first practice session at Montreal.

NIKI si arrende GIL, mai

«Contro quella Williams non potevo far di più...»

SPECIALE AUTOSPRINT

MONTREAL - Ha vinto Alan Jones una corsa che è stata bellissima ed altamente emotiva, con una lotta, come già si era delineato nei giorni di prova, fra l'idolo locale Villeneuve e il solito velocissimo sornione Alan Jones, forte di una vettura nettamente superiore alle altre. Poteva benissimo vincere la Ferrari e poteva benissimo prendere punti l'Alfa Romeo, che con Brambilla gran cacciatoro ha infiammato gli animi dei tanti italiani accorsi qui a Montreal, a vedere Brambilla che fa sorpassi su sorpassi mentre in testa la Ferrari di Villeneuve sembra imprendibile e ha saldamente in mano la situazione.

La Ferrari ha dimostrato su questo circuito pericoloso ma non eccessivamente veloce, di essere ancora una macchina vincente pur non essendo una «wing-car» integrale. Villeneuve, in testa per 50 giri, ha sempre avuto alle sue spalle Jones, ma nelle retrovie un formidabile Scheckter infiammava gli spettatori con una rimonta degna del suo titolo di campione del mondo.

Poi la doccia fredda: Scheckter è quinto e al quattordicesimo giro deve rientrare ai box, cambia le quattro gomme e riparte come una

furia lanciandosi ancora una volta all'inseguimento.

«... Non mi sono mai divertito tanto come in questa gara, con tanti sorpassi fatti», dirà alla fine della corsa a chi si complimentava con lui per la bella gara. La fermata di Jody si poteva prevedere, alla mattina con temperatura fresca c'era da decidere con che gomme partire, ma al via spunta un pallido sole e la temperatura sale.

I responsabili Michelin e Ferrari, non avendo elementi probanti in mano, decidono di far partire le macchine con due soluzioni diverse, ma a Scheckter vengono montate le gomme della miscela 229, gomme quasi da qualificazione, non gomme come aveva provato già la Michelin buone per qualificazioni e gara. Gomme velocissime con il caldo, che permettono a Jody la rimonta sino al quinto posto, ma poi perdono aderenza e le deve cambiare.

A Villeneuve i tecnici montano gomme sicure: il canadese deve vincere. Deve difendere il secondo posto in classifica generale, gioca in casa ed ecco le gomme della miscela 200 che avrebbero terminato la gara. Sul finire però un brivido

Giancarlo Cevenini

● **ROGERS BENOIT**, il giornalista amico di Lauda, lo incontra al mattino e gli dice: «Niki, dammi una notizia bomba per il mio giornale». «Eccola — gli dice Niki — alle 18 ora d'Europa smetto di correre». Benoit se ne è andato pensando ad una battuta. «Sarebbe come mi avesse detto che la moglie ha partorito 10 figli» ha detto quando ha saputo di essere stato inconsapevolmente il primo a sapere una tale notizia e non averla sfruttata.

● L'ultimo giro di LAUDA sulla pista dell'Ile de Notre Dame è avvenuto alle 11,43, due minuti dopo si è avvicinato a Ecclestone dicendogli che gli doveva parlare. Lauda ha fatto nei 90 minuti di prove disponibili 24 giri, il suo miglior giro è stato il 18. in '1'36" 63, mentre il suo compagno Piquet è stato due secondi più veloce.

PIQUET il più pulito

MONTREAL - La giuria del «Trofeo Candy guida pulita» ha premiato PIQUET per questo GP del Canada: La classifica è la seguente: Piquet, Villeneuve, Jones, Regazzoni e Scheckter, Zunino e Reuteman.

Dopo il GP del Canada la classifica generale «guida pulita» è questa: Jones 72 punti; Regazzoni e Scheckter 32; Villeneuve 27; Laffite 23; Jabouille 18; Piquet 17; Jarier 16; Arnoux 15.



Gilles Villeneuve, piccolo grande eroe canadese, alza molto sportivamente il braccio di Alan Jones che lo ha ancora una volta battuto, questa volta sul circuito di casa, nel GP del Canada a Montreal. Gilles Villeneuve, canadian ace, holds up the arm of Australian Alan Jones, following Jones' Grand Prix victory at Montreal. Villeneuve placed second in the race.

CONTINUAZIONE DA PAG. 27

anche per Villeneuve. Si temeva che il canadese non ce la facesse con la benzina, per il caldo e per l'aumentata velocità della pista, e per il chilometraggio maggiore sempre rispetto ad un anno fa, quando vinse.

«Ho dato il massimo, di più non potevo fare», ha detto Gilles alla fine anche se si è avvicinato a Jones non lo poteva passare, né lo ha aiutato il suo compagno di squadra Schecter quando, doppiato da Jones, non ha cercato di tenere dietro il pilota della Williams per far tentare a Gilles un avvicinamento che poteva essere una chance in più per la vittoria. Ma si sa, i due si amano...

La Williams ha dato prova di una grande efficienza anche qui in Canada; Jones, a nostro parere, aveva la possibilità di passare anche prima del 50 giro, ma ha voluto aspettare forse per dare un po' di speranza ai tifosi locali di Villeneuve. Prima del via Williams aveva detto a Jones che se andava in testa Villeneuve non era importante, doveva seguirlo come un'ombra poi passare alla staccata della curva a destra che immette nei box.

Dall'alto della supremazia Williams, Jones ha obbedito e ha vinto meritatamente una gara che ha dominato anche quando era in seconda posizione. Ad un certo momento è stato distaccato di 2/3 da Villeneuve, ma ha ripreso prontamente e in quattro giri si è incollato di nuovo all'altolante della Ferrari.

Regazzoni con l'altra Williams, pur con i tanti problemi chissà avevano la sua macchina, è riuscito ad arrivarci terzo. Anche alla Williams, come alla Ferrari, si era deciso di montare treni diversi di gomme per il caldo solo spuntato. Quelle di Jones sono andate bene, quelle di Regazzoni meno, tanto che il pilota ha accusato sovrasterzo e sottosterzo a seconda delle curve. Piquet lo ha passato perché la Williams aveva problemi ai freni, il pedale si era «allungato» e deve essere stato un vero martirio per uno come Clay che preferisce il pedale del freno durissimo.

Inoltre Clay accusava il solito motore stanco e se ne è accorto quando lo ha passato Piquet, in rettilineo, lui sembrava fermo! Sempre la stessa storia...

Ferrari e Williams hanno dominato la corsa, ma per i tifosi italiani, oltre alla Ferrari sempre magnifica, si è tifato per l'Alfa e per Vittorio. Un Brambilla commovente, che al suo ritorno vero (perché a Monza era nettamente troppo handicappato con la vecchia 178) ha mandato in visibilità tutti. L'impressione di Monza, con Giacomelli, che la macchina fosse una realtà è stata pienamente confermata qui a Montreal. La creatura dell'ing. Chiti dimostra di essere una macchina che va più forte in gara che nelle prove, Brambilla domenica lo ha pienamente confermato: partito in nona fila, praticamente diciottesimo, con una serie di sorpassi da manuale si è portato in ottava posizione.

Però aveva la macchina in disordine, non motore o aderenza, semplicemente il cambio a cui non stava inserita la quarta. Per due volte è andato «ad erba», e si è fatto passare prima da Ickx e poi da Watson. Infine un guasto all'impianto elettrico lo ha bloccato al 51. giro, ed ha posto fine alle belle speranze del ritorno Alfa.

Con questa prestazione in un circuito non certamente adatto alle caratteristiche della macchina, l'Alfa Romeo ha dimostrato pur all'esordio di essere una macchina valida sotto tutti i profili. Avesse potuto provare anche al venerdì avrebbe certamente dato di più in gara. Accontentiamoci di una prestazione per la quale, alla vigilia, l'ing. Chiti avrebbe fatto una firma.

Ora l'Alfa proverà, forse giovedì, al Glen, per l'ultimo appuntamento della stagione. Il Glen è un circuito che meglio si adatta alle caratteristiche della macchina.

L'altra macchina che si è dimostrata altamente competitiva è stata la Brabham-Farnat, appena nata, con motore Ford-Cosworth. Forse Niki davanti alla TV a Los Angeles, si morde le dita, oppure è contento perché forse non se la sentiva più di essere in pista con una macchina tanto competitiva a dover lottare con i primi sempre per gli stessi dollari...

Piquet è stato superbo, una prestazione da campione consumato. Terzo dietro alla Williams e alla Ferrari, a 12 giri dal termine ha rotto il cambio e la sua corsa è terminata. Che la Brabham BT49 sia una realtà lo dimostra anche la corsa del debuttante Zunino. Prima fermato dalle McLaren che lo tenevano dietro, poi finalmente, con due sorpassi mozzafiato, ha infilato tutti e li ha distaccati dimostrando che se non gli avessero fatto da tampone per tanti giri avrebbe potuto andare forse a punti, all'esordio mondiale.

Per la McLaren la classifica è bugiarda. Watson è sesto e ha preso un punto nonostante si sia dovuto fermare a fare benzina gli ultimi due giri, ma i problemi di inguidabilità e di poca aderenza della macchina rimangono tali e quali sono sempre stati sino ad ora, e sembrano irrisolvibili. L'altra McLaren, quella di Tambay, è uscita di pista e ha fatto solo 19 giri.

La Tyrrell non ha particolarmente brillato. E' stata sempre fra i ritardatari e Pironi è stato nettamente più veloce di Jarier. Quest'ultimo è stato progressivamente avvicinato e poi passato da Brambilla, a dimostrazione ulteriore delle grandi possibilità Alfa. Pironi ha fatto una onesta corsa, più in ombra Jarier che alla fine si è dovuto ritirare per problemi elettrici.

La Lotus sembrava abbastanza competitiva. Reutemann è andato più forte di Andretti, lo ha passato senza discussioni ma — sfortunata per lui — ha rotto una sospensione e la gara è stata per lui molto avara di soddisfazioni, invece era partita bene e si sperava di più.

Andretti, con una gara al risparmio, era in sesta posizione più per gli altri che si erano fermati davanti che per meriti della ormai inutilizzabile Lotus quando, a sei giri dalla fine, è rimasto senza benzina. Avrebbe fatto un punto se gli fosse andata bene. Una ben magra soddisfazione, però, per un campione del mondo... Ora in Lotus si lavora già per la macchina nuova che dovrebbe mettere le ruote per terra a metà dicembre per poi debuttare in Argentina a inizio anno. Sarà una macchina semplice e totalmente nuova, ha detto Chapman, una vettura che certamente non ripeterà gli errori della 80 da Museo.

Ci si aspettava grandi cose dalla Ligier, invece la macchina ha sofferto di... motori. Lafitte, che stava facendo una bella corsa, al nono giro ha rotto il motore. Era sesto. Era un motore nuovo come quello di Ickx, che anche lui stava facendo una bella gara e forse prendeva punti per il mondiale.

La Renault ha vissuto una giornata nera e sfortunata in questo circuito non adatto alle caratteristiche della macchina. Jabouille è stato tolto di gara al 24. passaggio quando era in ultima posizione per una precedente fermata ai box prima per un controllo al turbo poi per un problema ai freni. Per Arnoux ancora più sfortunata: è stato tamponato da Stuck al 14. passaggio e per lui la corsa è finita presto come per il tedesco che — ci diceva — aveva la macchina a punto e avrebbe fatto cose egregie su questa pista, che predilige.

BRAMBILLA STOP DI ACCENSIONE E CAMBIO

Solo GIACOMELLI ha sminuito la prestazione-ALFA

MONTREAL - «Lo credo che Brambilla ha fatto una bella corsa — diceva l'ing. Chiti a coloro che si andavano a complimentare con lui nonostante il ritiro per problemi elettrici dell'Alfa 179, — avevo detto a Brambilla che, se perdeva posizioni in gara rispetto alla linea di partenza, lo avrei picchiato quando sarebbe rientrato ai box».

Chiti è contento della prestazione dell'Alfa in gara. Ha da ricriminare solo di non aver potuto provare venerdì, per mettere la macchina a punto. Non è neppure arrabbiato per il ritiro causato da una panne elettrica. «Sono cose che succedono» commenta filosoficamente.

Mentre parliamo si ferma Piquet, l'altoparlante dice che ha il motore rotto. Chiti si dispera... poi si ricorda che Piquet non ha più il suo motore ma un DFV e il sorriso torna sulle sue labbra. Brambilla è rientrato al box alle ore 15,40 locali. «Il motore non va — dice — alla chicane per due volte mi si è spento». Un guasto all'impianto elettrico ha bloccato la bella corsa Alfa.

Brambilla dice «La macchina andava bene, c'è da lavorare ovviamente ma la "bimba" è appena nata, sono convinto che farà grandi cose».

— Qualche problema particolare, a parte l'accensione che ti ha bloccato?

«Ho avuto dei problemi con il campo, la quarta non stava dentro, poi avevo male alla mano (mostra la destra piagata) sono fuori allenamento, ho perso il "caldo da cambio" e ho sofferto molto».

Come hanno fatto prima Ickx e poi Watson a passarti?

«Alla chicane per due volte non mi è entrata la marcia e loro sono riusciti a passarli, altrimenti non ce l'avrebbero fatta perché ero più veloce di loro sia in rettilineo che nelle curve».

Chi non è particolarmente entusiasta della prestazione dell'Alfa è Giacomelli, che dice:

«Sì, una bella gara, ma siamo lontani dall'essere competitivi. Basta guardare la Brabham, all'esordio, che cosa ha fatto, mentre noi siamo già alla seconda uscita e siamo indietro...».

Rimaniamo allibiti da questa affermazione, ma crediamo di scusarla perché il pilota forse ha dispiacere di non essere stato lui sulla macchina. Ma è stata una sua scelta, non se la sentiva perché non aveva potuto preparare bene la macchina e ha ceduto il passo a Brambilla, che ha fatto con il cuore che gli è solito, quello che la macchina non poteva fare.

La terza Tyrrell, quella di Daly, non ha fatto storia. E' sempre stata fuori gara e alla fine ha rotto il motore.

La Shadow in pista è andata abbastanza bene per Lammers che è riuscito a portare la macchina alla fine in nona posizione, mentre per il nostro De Angelis, che era dovuto partire con il muletto perché nelle prove del mattino si era rotta l'iniezione della sua macchina, ha avuto problemi d'accensione che lo hanno bloccato.

Una giornata negativa anche per Patrese, partito con la vecchia macchina. Non ha avuto fortuna, navigava nelle ultime posizioni ed è uscito alla terza chicane con la macchina non eccessivamente malconca, ma non è riuscito a riavviare il motore. D'altra parte, con il «ferro» che si ritrovava, Riccardo non poteva fare di più. Si spera solo nella macchina nuova.

Con il quarto posto conquistato, Schecter rafforza la sua classifica di già campione del mondo. La lotta è alle spalle, fra Villeneuve e Jones, divisi da un punto, mentre Lafitte sembra dover abbandonare non solo le speranze mondiali — come ha fatto a Monza — ma anche quelle di essere vice-campione del mondo.

● Finita la gara di Montreal ECCLESTONE è andato a complimentarsi con l'ing. CHITI per la bella gara di Brambilla. Per l'occasione il «padrino» ha fatto sapere che lunedì mentre AUTOSPRINT è in edicola manderà un telex agli organizzatori e alla FISA a Parigi perché alle prove del Glen dove si svolgerà il G.P. domenica prossima vengano ammesse alle prove trenta vetture. L'Alfa conta anche di provare giovedì al Glen. Ha bisogno di test. C'è anche una carrozzeria tutta nuova da saggiare.

F.1 di BARNARD per REBAQUE

MONTREAL - L'ingegnere che aveva inventato la vettura da corsa con il ventilatore, John Barnard, sistema utilizzato poi da Gordon Murray e bocciato dalla F.O.C. e dalle autorità sportive, si affaccia nel mondo della Formula 1. John Barnard infatti è stato ingaggiato a tempo pieno dal padre di Hector Rebaque per disegnare, costruire e seguirne lo sviluppo tecnico di una ulteriore monoposto Formula 1 per il team Rebaque. Si spera di fare debuttare questa nuova macchina sin dal Gran Premio di Argentina all'inizio della stagione 1980.

g. c.



Ancora una prova sfortunata per Jacky Ickx, qui superato all'interno da Jabouille. Il belga ha rotto il cambio della Ligier, Jabouille ha avuto noie prima al turbo e poi si è dovuto ritirare per problemi ai freni

Per ora va in «corto» la TV sulla F.1

● La cinepresa montata sulla Tyrrell di DALY per l'esperimento di dare il brivido delle corse ai telespettatori trasmetteva i suoi segnali ad un elicottero fermo come una antenna sul circuito che poi li ritrasmetteva a terra prima di irradiarli via TV. La società che ha fatto questo esperimento voluto da Ecclestone, è la Race Vision di Tom Spalding (127 N. Victory Bld, Burbank - California). La cinepresa utilizzata è di marca giapponese, una Ikegami. Tyrrell ci ha detto che l'esperimento lo interessa molto e che, se dovesse continuare il prossimo anno, potrebbe studiare una vettura di F.1 appositamente costruita tenendo presente le esigenze di queste riprese, anche se oggi sembra che il problema sia una specie di corto circuito fra l'apparato elettrico della cinepresa e quello della vettura che si può però facilmente eliminare con degli esperimenti.

GRANDI BATTAGLIE E COLPI DI SCENA DIETRO I PROTAGONISTI IN CANADA

BRAMBILLA era 7° con l'ALFA!

MONTREAL - Dopo una mattinata che prometteva poco di buono, verso le ore 13 la giornata si è schiarita e per le 14,10, quando si è completato lo schieramento, c'era il sole. Il via è stato dato con puntualità alle ore 14,20, e Villeneuve è riuscito a mettere la sua Ferrari davanti alla Williams con lui in prima fila.

Dietro a Jones si è infilato Regazzoni, poi Piquet che lo ha quasi subito sfidato, quindi la Tyrrell di Pironi che però era destinato a cedere ben presto terreno. Eccezionale l'avvio di Scheckter, che è ben presto risalito in sesta posizione, e non sembrava affatto pago del suo risultato parziale.

Eccellente anche l'avvio di Brambilla, che nel corso della sua bella gara, terminata con noie all'impianto elettrico, era riuscito ad essere anche settimo.

Ma Jody era ai box dopo dodici giri, lasciando al comando e le chances di una Ferrari fermamente intenzionata a vincere nelle mani di Villeneuve, benché Alan Jones avesse altre idee. Per il secondo posto c'era battaglia tra Piquet e Regazzoni. Regazzoni teneva testa per i primi dieci giri, poi rimaneva indietro perché la pista diventava sempre più veloce e le sue gomme dure cominciavano a diventare sempre più scivolose.

Egli non doveva preoccuparsi tanto di doversi fermare per le gomme più veloci quanto di aver dietro di lui Carlos Reutemann che aveva sorpassato Andretti (che era rimasto senza la quarta) e che si ritirerà dalla corsa alcuni giri dopo quando il supporto che sostiene le sospensioni posteriori si romperà nuovamente e la Lotus fumante si fermerà definitivamente.

ARNOUX FRENA STUCK LO CENTRA

La battaglia tra Stuck e le Renault cominciava subito. Jabouille si fermava ai box dopo 8 giri per la prima delle numerose soste per sistemare i freni, prima del ritiro definitivo, mentre Arnoux anch'esso con problemi di freni, doveva frenare prima del solito ed era una sorpresa per Stuck che lo seguiva da vicino, e che al 14. giro piombava contro la parte postero-

re della Renault danneggiando il proprio alettone anteriore. Anche Arnoux usciva di pista e non era più in grado di riprendere la marcia.

Nella parte finale del gruppo c'era una gran coda di macchine dietro alla Arrows di Riccardo Patrese, Zunino finalmente guadagnava la testa della fila e si portava decisamente all'undicesimo posto prima che la rottura di un'asta del comando del cambio lo costringesse ai box per le riparazioni e questo gli costava quattro posti, al rientro.

NON C'E' LUCE PER JARIER E DE ANGELIS

Il gioco tra le due McLaren di Patrick Tambay e John Watson è arrivato alla fine al 19. giro, quando a Tambay si è rotto il motore sulla McLaren meglio piazzata e Patrese usciva di gara un giro dopo quando gli si bloccava la ruota posteriore, e dopo un testa-coda il motore non ripartiva. Jabouille infine perdeva la sua battaglia con i freni dopo 24 giri di corsa mentre De Angelis usciva contemporaneamente per un problema elettrico che gli causava lo spegnimento del motore.

Gli ultimi della coda erano scomparsi velocemente. Hector Rebaque, che si era fermato precedentemente ai box per controllare una certa mancanza di stabilità, scopriva la ragione di ciò quando si è fermato definitivamente con un attacco del motore rotto della sua Rebaque-Lotus, dopo che Derek Daly che aveva combattuto per undici giri con Jarier si ritirava per la rottura del motore, ed era seguito fuori dalla corsa da Jarier stesso che cinque giri dopo si ritirava per problemi elettrici.

In testa il quadro era sempre lo stesso: Villeneuve e Jones stavano vivacizzando la corsa con la loro battaglia per il comando, Jones sempre nello specchio di Villeneuve ma non tentando mai seriamente di raggiungerlo.

«Frank ed io abbiamo parlato prima della corsa ed abbiamo deciso che se Gilles mi avesse preceduto alla partenza, mi sarei messo dietro per almeno trenta giri, a risparmiare la macchina e le gom-

me al massimo», ci ha spiegato Jones.

Realmente non è stato prima del 40. giro che egli si è messo all'attacco del pilota della Ferrari, che non aveva commesso il minimo errore che potesse dare a Jones una chance. Jones tentava più volte di sorpassare Gilles, ma questi non glielo permetteva mai, non lasciandogli la minima possibilità, possibilità che infine si presentava al 50. giro.

Villeneuve era più lento del normale all'uscita dalla chicane prima del tornante finale e Jones era in grado di usare la sua velocità più elevata nella curva successiva e di affiancarsi a Villeneuve nella frenata al tornante. In questo momento sembrava che la corsa potesse finire, quando Jones si metteva dentro con la sua Williams e Villeneuve cominciava a voltare. Egli capiva che avrebbe potuto essere il ritiro per entrambi e solo all'ultimo istante lasciava spazio appena sufficiente tra la sua Ferrari e l'interno della pista. Le due macchine si sono anche leggermente urtate, ma entrambi potevano proseguire senza problemi. La Williams adesso conduceva.

Una volta in testa, Jones cercava di aumentare il suo vantaggio portandosi a 3,5 secondi su Villeneuve; ma la guida decisa del canadese riduceva di nuovo il distacco. Quando sono arrivati alle spalle di Scheckter, Jody aveva lasciato passare subito Jones quindi Villeneuve. Dopo di che, Scheckter si incoltava dietro ai due che conducevano appaiati frantumando più volte il record sul giro che infine andava a Jones 7 giri prima della fine.

JODY SI ESALTA IN RIMONTA

La guida di Scheckter è stata decisa, battagliando duramente dopo la sosta ai box, ma con Regazzoni in vantaggio di un giro c'era poco da fare per poter conquistare la terza posizione poiché egli aveva i due che conducevano tra lui e la Williams al terzo posto, che terminava ad un minuto dietro la coppia appaiata.

Malgrado l'incoraggiamento dato

dai suoi fans a Villeneuve nei giri prima della fine, il canadese non poteva raggiungere la Williams prima che la bandiera decretasse la fine dopo un durissimo 72. giro. Regazzoni era felice del suo terzo posto mentre Scheckter doveva sentirsi soddisfatto della sua quarta posizione, dopo che la sua corsa era iniziata così malamente.

Il più sfortunato dalla gara è stato Piquet che aveva fatto una buona corsa all'ombra delle vetture di testa a dieci secondi a metà distanza, quando ha cominciato ad avere noie al cambio che infine si è rotto ad appena 12 giri dalla fine.

DA LAMMERS I VERI BRIVIDI

La battaglia di Pironi con Andretti per il quinto posto finiva a favore della Tyrrell quando Mario si è fermato per mancanza di carburante a 6 giri dalla fine, lasciando a Watson la sesta piazza benché si fosse pure lui fermato ai box per un rabbocco a 9 giri dalla fine. Zunino finiva in una buona settima posizione dopo aver condotto una corsa onorevole che avrebbe potuto fruttargli dei punti, se non si fosse anch'esso dovuto fermare ai box. Infine il solo ancora che finiva era Lammers con la Shadow che sembrava una chicane mobile da come egli la conduceva, prima che problemi ai freni lo costringessero ai box. All'uscita dai box Lammers faceva passare il momento più brutto della corsa a Jones quando non si spostava al suo passaggio alla veloce chicane dopo la partenza, e Jones stava quasi per investirlo.

La stessa cosa accadeva a Scheckter che andava con tutte e quattro le ruote sull'erba fuori dalla pista quando tentava di sorpassare Lammers che non lo aveva visto nello specchio.

Non è stata la più bella corsa che abbiamo visto negli ultimi tempi, ma certamente la battaglia per la testa non è stata malvaga.

«Adesso voglio vincere al Glen e dimostrare come è assurdo il sistema del punteggio» ci ha detto Alan.

Jeff Hutchinson



« Contorno » del G.P.

F. ATLANTIC conclusa abdica HOLMES al « rag. » TOM GLOY

MONTREAL - Howdy Holmes, campione della passata edizione, ha ufficialmente abdicato al trono, non prima di vincere questa ultima prova del campionato Nord-Americano di Formula Atlantic, principale gara di contorno al Gran Premio del Canada. Alla sua ultima corsa in questa serie, Howdy Holmes è uscito vincitore dopo una stagione caratterizzata da tre vittorie che purtroppo non sono bastate, a causa della mancanza di piazzamenti, che alla fine fanno sempre la differenza. Ne sa appunto qualcosa Tom Gloy che, con una regolarità sconcertante, si è aggiudicato il titolo anche se ha messo a segno una sola vittoria. A Tom Gloy, considerato un po' il veterano di questa serie, bastava finire sesto in quest'ultima prova anche se Kevin Cogan, l'unico altro pilota rimasto in lizza per il titolo, fosse finito primo. Invece quest'ultimo è stato costretto al ritiro dopo soli due giri a causa di noie all'impianto frenante spianando così

la strada del titolo a Gloy che, con una guida attenta, è finito quarto, dopo una brutta partenza.

Ma veniamo alla cronaca. Cielo coperto e 40.000 circa gli spettatori che grემivano gli spalti. Il via viene dato con più di un'ora di ritardo a causa dell'incidente a Rosberg di cui leggete a parte. Sullo schieramento 37 macchine e Cogan (Ralt RT1) al palo con un tempo di 1'38"896 alla media di 160,166 kmh. Al suo fianco Holmes su March 79B. Seguono in seconda fila Gloy (Ralt RT1) e Wood (March 79B). Lo svedese Ertavo, con Jacques Villeneuve nono.

Al via Cogan va subito in testa tal-Elgh su March 79B di Fred Opert è otonato da Jeff Wood che dalla seconda fila sorprende Holmes. Gloy retrocede al nono posto. Al quarto posto si installa Cobb, con il resto del gruppo che si lancia verso la «esse» in una bagarre impressionante. Quindi l'ordine alla fine del primo giro vede Cogan in testa talonato da vicino dal trio composto da Wood, Holmes e Cobb. A qualche metro seguono Earl, Klausner, Villeneuve e Elgh.

Al secondo giro, il primo colpo di scena che darà la svolta decisiva alla corsa: Cogan con seri problemi all'impianto frenante, parte in testacoda e

Wood, per evitarlo, deve fare altrettanto. Il primo è costretto al ritiro mentre il secondo riparte in dodicesima posizione. Il campionato a questo punto è risolto in favore di Gloy, che intanto si dà un gran da fare per rimontare. L'ordine quindi al terzo giro vede Holmes al comando seguito a due secondi da Cobb e a quattro da Earl.

Intanto si accende una lotta tra Villeneuve, Klausner e Elgh che si alternano le posizioni ad ogni giro. Al settimo giro Villeneuve entra in collisione con lo svedese e distrugge il muso. Per Elgh invece necessità un nuovo allettone. Gloy intanto rimonta posizioni ad ogni giro. Al decimo è già quarto grazie anche ai vari incidenti. Wood invece è settimo. L'ordine per le prime posizioni non cambierà con le sole eccezioni per l'inserimento di Gloy al quarto posto e di Wood al quinto.

Pino Asaro

GARA A MONTREAL - 29 settembre 1979 valida per il Campionato di F. Atlantic LA CLASSIFICA

1. Howdy Holmes (March 79B) 37 giri in 1.02'47"707 media 155,549 kmh;
2. Cobb (March 79B);
3. Earl (Ralt RT1);
4. Gloy (Ralt RT1);
5. Wood (March 79B);
6. Klausner (March 78B).

Per il G.P. SVEZIA '80 girotondo-sponsor con ECCLESTONE

STOCOLMA - E' mancata la pianificazione commerciale per il G.P. di Svezia di quest'anno, disse Bernie Ecclestone, boss della FOCA. Affermò: «Gli svedesi hanno rotto il loro accordo con noi e avremmo potuto citarli in giudizio per questo. Ma abbiamo optato per il tentativo di salvare la corsa. Quando però erano emesso il comunicato che il G.P. era cancellato, non potevamo più far niente».

Per la corsa del prossimo anno, ora Ecclestone ha incontrato il patron di Anderstorp dopo il G.P. d'Olanda. Bernie avrebbe voluto stipulare un accordo direttamente con lo sponsor, STC. Ma ciò non è possibile, dal momento che il Club e non lo sponsor organizza la corsa. Ora Asberg attende una nuova proposta dalla FOCA. Ecclestone, a sua volta, aspetta che lo sponsor lo contatti. E lo sponsor attende che il Club firmi un accordo con la FOCA. Davvero una situazione kafkiana. «Penso però che si risolverà. Verremo il denaro in una banca londinese. Che cosa possono volere di più?» si chiede la STC.

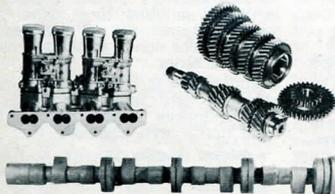
CAMILLO ALQUATI

26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE 91 - Telefono 0372/20450-410398

APPLICAZIONI SPECIALI PER AUTO



Collettori d'aspirazione e scarico speciali, Gruppi aspirazione completi di carburatori, Alberi distribuzione speciali, Rapporti al cambio ed al differenziale — G. 1-2-3-4-5 —, Differenziali autobloccanti, Coppe olio in alluminio maggiorate, Valvole speciali, Puleghe dentate con cinghia, Pistoni stampati Borgo e Mondial, ed altro materiale per le sottoelencate vetture: Fiat, Lancia, Alfa Sud, Simca, Renault, Ford Fiesta, BMW, LADA, MINI, Peugeot, Citroen — Trasformazioni Alfa Sud a 1500 cc e 1600 cc e Fiat 128 a 1600 cc.



ALFA (E FERRARI) b. F.O.C.A.

Il «padrino» (e SERENA) rischiano il posto per l'ALFA



Le due Alfa Romeo 179 ai box: a sinistra, Chiti ha trovato l'appoggio di Piccinini e della Ferrari. The two Alfa Romeos in the pits; left, Carlo Chiti found assistance from Piccinini and from Ferrari

Ad ALFA ritirata SERENA... alla WILLIAMS

● E' veramente incredibile l'atteggiamento del presidente della CSAI SERENA e qui osservatore FISA. E' arrivato sabato e non si è mai fatto vedere al box Alfa. C'è andato per la corsa ma solo fino a che Brambilla è stato in corsa, poi è sparito, Cercava solo gloria e foto; con il ritiro di Vittorio questo non era più possibile ed è andato alla Williams...

● « Complimenti » ha detto il giudice della commissione d'appello del caso Alfa a PICCININI che perorava la causa dell'Alfa « Lei sarebbe un buon avvocato se solo lo volesse ». Piccinini schivo ha risposto: « E' facile fare l'avvocato quando le cause da difendere sono giuste ».

● Alle prove e alla gara è venuto anche l'amministratore delegato della Ferrari ing. SGUAZZINI, negli Stati Uniti per una convention con i dealers della Ferrari in USA dove da aprile la Casa di Maranello vende direttamente le sue vetture. L'ing. Sguazzini ha detto di aver visto una delle più belle gare a cui abbia mai assistito (la maggioranza delle gare le vede però per TV mentre di persona ammette di averne viste poche).

MONTREAL - Come un anno fa nell'affare Patrese, la CSAI e il suo presidente "Ponizio Pilato", che rappresentava anche la FISA, dott. Serena sono arrivati quando le "castagne dal fuoco" erano già state levate. Fu così un anno fa al Glen con Patrese, la storia si è ripetuta puntuale qui a Montreal con l'Alfa Romeo, che ha rischiato di non correre perché nessuna voce ufficiale si è levata in suo favore.

Se non fosse stato per la bravura e l'appassionata arringa di Corbari prima con la FOCA poi con gli organizzatori-commissari e infine presso il tribunale, coadiuvato in tutto ciò da Marco Piccinini in rappresentanza della Ferrari e di Sage in rappresentanza della Renault, in Canada l'Alfa non avrebbe corso.

Era stato avvisato il presidente della CSAI Serena, che qui oltre a tutto rappresentava anche la FISA, dall'ing Chiti che lo aveva espressamente invitato ad essere presente a Montreal al giovedì perché si sapeva che volevano far fare le pre-qualifiche alle due Alfa, alla Tyrrell di Daly e alla Copersucar di Ribeiro. Ma il presidente della CSAI aveva risposto che lui aveva cose più importanti da fare... impegni inderogabili, e che sarebbe arrivato al sabato (come è infatti avvenuto).

Ora non siamo più noi soli a chiedersi come mai si possa tenere un presidente della CSAI che non può tutelare gli interessi delle Case sportive italiane, o dei piloti italiani. Anche "Gazzetta" e "Corsera" hanno chiesto le dimissioni dell'uomo di Carpi. Se il sig. Serena non può svolgere le sue mansioni di presidente della CSAI come ha dimostrato con Patrese e con l'Alfa, che dia le dimissioni e lasci la sua poltrona a chi può occuparsi dello sport in modo attivo e non solo per fare viaggi e passerelle televisive. E tantomeno ha diritto di giustificarsi: « Io ho lavori per cui sono pagato (la... Finmare n.d.r.) da svolgere e perciò non potevo venire prima... ».

GIOVEDÌ 26 settembre

L'altalena di BERNIE

Si riunisce la FOCA dopo che è stata respinta la richiesta dell'Alfa Romeo tendente ad avere una vettura qualificata d'ufficio (Giacomelli) e una a fare le pre-qualifiche (Brambilla).

L'Alfa non chiede niente altro se non che a lei venga riservato lo stesso trattamento che fu riservato alla Renault. L'Alfa è appoggiata, in questa richiesta, dalla Ferrari e dalla Renault. La richiesta viene respinta, allora Ecclestone propone che la Tyrrell di Daly e un'Alfa siano ammesse alle prove, la seconda Alfa assieme alla Copersucar deve fare le prequalifiche.

E' una soluzione che va bene a tutti, anche alla Copersucar che vede aumentare del 50% le sue possibilità di qualificarsi. Ma anche questa proposta viene respinta, hanno votato contro Lotus, McLaren, Shadow, Williams (in modo arrogante e sprezzante) e Ligier. Hanno votato a favore Brabham, Ferrari e Copersucar, mentre la Tyrrell si è astenuta. A questo punto Corbari, il DS dell'Al-

fa Romeo annuncia un reclamo perché le due macchine Tyrrell e Copersucar non hanno fatto la loro iscrizione come prevede il regolamento tre mesi prima dell'effettuazione del GP, ma solo ultimamente, e porta a dimostrazione di ciò l'elenco dei partecipanti diramato dagli organizzatori dove ci sono le due Alfa ma non la Tyrrell e la Copersucar.

Inoltre Corbari fa presente che la Tyrrell non poteva aver iscritto tre mesi fa Daly perché in quel momento il pilota correva per l'Ensign, e Ribeiro ha sempre dichiarato che aveva smesso di correre e che faceva il team manager per il fratello.

In attesa del verdetto dei commissari, l'ing. Chiti dichiara che se il reclamo non verrà accolto l'Alfa non scenderà in pista, né per le qualifiche né per le prove (ovviamente).

« Non possiamo tradire chi ci ha aiutati come Ferrari e Renault, dobbiamo essere coerenti con noi stessi - dice l'ing. Chiti - siamo dalla parte della ragione perché le nostre iscrizioni e il relativo deposito di 30.000 dollari è stato fatto ad inizio anno, prima del debutto a Zolder ».

Il reclamo, consegnato alle ore 1,55 viene preso in esame dai commissari, ma manca Binford, il re-

CONTINUA A PAGINA 32

CONTINUAZIONE DA PAG. 31

sponsabile, e non si sa chi prenderà le decisioni. A presiedere la commissione c'è Peart.

VENERDI' 27 settembre

Il reclamo respinto, ma...

Il reclamo è stato respinto. I commissari fanno sapere che «Non vedono la ragione per non accettare l'iscrizione della Tyrrell e della Copersucar...».

Alle otto del mattino, per la durata di trenta minuti ci devono essere le pre-qualifiche. Ai box solamente Tyrrell e Copersucar, le due Alfa rimangono chiuse in garage anche se sono pronte a partire. Le due macchine non compiono nessun giro, viene emesso un comunicato dove si dice che le pre-qualifiche sono sospese fino a nuovo ordine. Il circuito infatti non è agibile, lo sarà solo alle 9,07 quando entreranno in pista le vetture della serie Atlantic.

Alle ore 10, visto che le due vetture Tyrrell e Copersucar non sono scese in pista l'Alfa va ai box, crede di avere diritto come le altre due, che non hanno compiuto neppure un giro, di partecipare alle prove ufficiali. Le prove vengono ritardate di 25 minuti, i commissari non lasciano partire le Alfa adducendo il fatto che non si sono presentate ai box e che implicitamente avevano rinunciato a fare le prequalifiche, vogliono far firmare all'ing. Chiti un documento dove rinuncia alle qualifiche, ma questi rifiuta categoricamente. Ad ogni buon conto le due Alfa non possono partecipare alle prove, mentre Daly e Ribeiro partono.

Corbari fa l'ennesimo reclamo contro la decisione dei commissari e il tribunale si riunirà in serata. Arriva un telex da Parigi. La FISA consiglia gli organizzatori di ammettere una macchina. Se gli altri team sono d'accordo, mentre è sempre latitante il rappresentante FISA è presidente della nostra CSAI, Serena, il quale nel cuore della notte di giovedì ha avuto la spudoratezza di telefonare alle quattro del mattino e parlare con Corbari per chiedere come andavano le cose... Stava per partire... sarebbe arrivato nella notte di venerdì, ci si sarebbe visti in pista al sabato...

Finiscono le prove senza che l'Alfa scenda in pista.

SABATO 29 settembre

Imposto BRAMBILLA dai « giudici »

Si sono riuniti i commissari sportivi per discutere l'appello Alfa presentato dal DS Corbari. I « giudici » danno ragione all'Alfa, e impongono agli organizzatori di accettare una macchina alle prove ufficiali. Gli organizzatori lo fanno di buon grado e, in deroga al regolamento, accettano 29 vetture invece che 28 alle prove. Il presidente dei giudici che hanno imposto l'Alfa, John Magill, è appassionato alfista e vuol conoscere Chiti. Gli dice che è contento di avere fatto giustizia per un'Alfa Romeo in pista e chiede un autografo all'ing. Chiti.

Non ci sono guerre interne per chi deve scendere in pista fra i due piloti, Giacomelli molto onestamente dice a Chiti che lui non se la sente di mettere a punto la macchina per le qualificazioni in una sola ora. Inoltre non conosce la pista, e avrebbe piacere che fosse Brambilla



Scheckter confabula con Ecclestone durante le prove ufficiali a Montreal

Scheckter talking with Ecclestone during practice

... e ci provò anche JODY a non volere l'ALFA in pista

ANDRETTI a secco, ZUNINO alle stelle...

MONTEAL - Giornata nera per gli alfieri italiani. DE ANGELIS poteva ben figurare e ne è convinto: « Ho compiuto alcune rimonte, la macchina rispondeva abbastanza bene quando il sistema elettrico ha ceduto. Sono contrattempi che indispettiscono e fanno sfumare molti sogni ».

HANS STUCK: « Non saprei dire con esattezza se alla S mi ha toccato Arnoux o se l'ho pizzicato io. Credo sia stato lui. C'era un po' di confusione in curva. Comunque Arnoux ne è uscito malconco almeno meccanicamente. Giornata disgraziata, non c'è che dire ».

PATRICK TAMBAY: « Mi dispiace molto. Volevo ben figurare in casa mia, non dico di vincere come fece Villeneuve lo scorso anno, ma almeno finire in testa ».

COLIN CHAPMAN: « Credevo proprio che Mario sarebbe riuscito a portarsi tra i primi cinque. Invece per quel po' di benzina... Lo avete visto, lottava come un leone e la macchina è quella che è. Cioè ha bisogno ancora di cure. Mi dispiace anche e soprattutto per Mario che merita miglior esito perché combattivo, intelligente e grande pilota ».

RICARDO ZUNINO: « Me la sentivo una posizione simile. E per un debuttante della F. 1 credo sia soddisfacente finire in mezzo ai grossi assi ».

E poi, pensate, sono arrivato un giro davanti a Fittipaldi, il mio idolo ».

EMERSON FITTIPALDI: « Che volete, non basta, in simili circostanze premere l'acceleratore. E' un po' come quando si guida un calesse con un cavallo stanco e non abituato alle grandi galoppate. Comunque sono contento di aver concluso questa gara perché così ho potuto trarre altre deduzioni: al Glen forse potrà decidere qualcosa per la nuova situazione ».

Appendice alla questione Alfa. Alla generale soddisfazione per l'ammissione di un'Alfa alle prove, anche da parte di quei team che avevano votato contro, fa stranamente contrappunto l'atteggiamento incredibile di Scheckter, fresco campione del mondo, il quale in completa antitesi con la Ferrari che per bocca di Mario Piccinini si era battuta perché l'Alfa («seconda mamma») corresse, quando ha saputo della decisione di far scendere in pista una macchina in più, ha fatto le bizzie. Nelle prove libere di sabato mattina, invece che provare, è andato da Ecclestone a reclamare perché 29 vetture erano troppe, se la macchina eccedente non veniva levata lui non avrebbe provato ecc...

E' stato mandato a quel paese bonariamente, Jody, sia da Ecclestone che dagli altri teams, cui si era rivolto per perorare la sua causa. Passata una mezz'oretta e visto che non riusciva ad ottenere soddisfazione, si è messo il casco ed ha provato anche lui.

Dai molti team-manager a cui è andato a parlare per far buttare fuori l'Alfa, Scheckter è stato giudicato « il più antipatico e antisportivo campione del mondo degli ultimi anni ».

a portare al debutto americano l'Alfa 179...

Brambilla e Chiti accettano di buon grado, e il monzese si avventa sulla pista. Alfa batte FOCA dicevamo, perché a nostro parere (e non solo nostro) dietro all'atteggiamento intransigente degli organizzatori si intravede la potente mano della FOCA e del suo presidente Bernie Ecclestone. Giano biffante, che da una parte è per l'Alfa mentre nella realtà ha imposto agli altri team FOCA di votare contro l'ammissione d'ufficio dell'Alfa-Romeo.

D'altra parte non c'è altra spiazione ad un atteggiamento del genere da parte di Lotus, McLaren, ecc... Perché mettersi contro il « Padrino » che voleva le Alfa in pista?

La lunga mano di Ecclestone, che non poteva figurare direttamente (perché sarebbe stato troppo facile dire che era una ritorsione nei confronti dell'Alfa Romeo che gli ha negato i motori) ha colpito in modo indiretto, ma alla fine è stata sconfitta. Oppure il « Padrino » è in disgrazia come presidente FOCA per tutti i suoi giri e la grande coalizione (Lotus, McLaren, Tyrrell) sta tentando di metterlo in minoranza?

g. c.

Il neo-campione teme 29 vetture

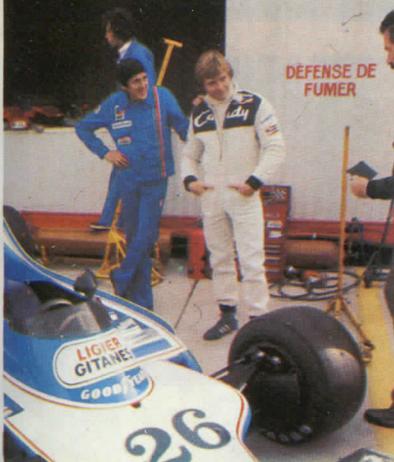
● Cena sabato sera all'Hotel Meridien di Piero Lardi e signora con Scheckter e Piccinini. Piccinini ha chiesto a Jody come mai avesse tenuto quell'atteggiamento antipatico nei confronti dell'Alfa-Romeo quando ha saputo che era stata autorizzata a scendere in pista: era oltre a tutto contro la linea che aveva tenuto sino a quel momento la Ferrari. Jody ha detto che sul momento si era molto seccato per avere 29 macchine in pista che lui giudicava troppe. E' andato da Bernie a reclamare perché sembra che Ecclestone, non si sa a quale titolo, gli avesse detto che le macchine non sarebbero state più di 26 su questo circuito. Alla fine però Jody si è mostrato contento dell'exploit dell'Alfa di Brambilla; l'uscita di Rosberg aveva poi portato in pista 28 macchine come il fresco campione del mondo desiderava.



In moviola, da sinistra verso destra il sorpasso al 50. giro di Jones nei confronti di Villeneuve, che può considerarsi il momento chiave della gara



A questo punto ormai Jones ha « piegato » Villeneuve, ma il canadese resisterà con la sua solita caparbiata, fino alla fine della gara, impedendo l'australiano della Williams



Didier Pironi ai box Ligier: sarà lui il sostituto di Depailler, o rimarrà alla Tyrrell nel 1970? Didier Pironi at Ligier stands: will he replace Depailler in Ligier team, or will remain in Tyrrell?

NIKI SCATENA
GRAN
SUBBUGLIO

A destra, Reutemann ha parlato molto in questi giorni con Ecclestone per cercare di passare alla Brabham Right, Reutemann had long talks with Bernie Ecclestone, in order to join team Brabham for next year

Solo Fittipaldi può salvare la McLAREN?

Un altro team arabo?

Non si può dire che tutti gli 80 mila e passa spettatori fossero pro-Villeneuve o canadese sfegatati. A certi cartelloni incantati Villeneuve, lungo il tracciato si notavano insegne dalle scritte arabe e col nome di Allah. C'erano, infatti, svariate migliaia di arabi-canadesi i quali, ovviamente facevano il tifo per il vincitore. Un distinto signore, sceso velocemente verso il gruppo dei fotografi sottostanti, il podio dove erano saliti i tre protagonisti principali, dopo aver alzato le mani al cielo, ci ha detto: «vedete, Allah sa dire anche grazie. E l'anno prossimo vedrete, ci sarà un altro team saudita. L'ho letto su un nostro giornale, che menziona il nome di due o tre ricchi sceicchi».

Lino Manocchia



From left to right, Jones pips Villeneuve during the 50th lap. Gilles admitted to have a contact with Jones, but without problems



Gilles, a fine gara, ha ammesso di essersi toccato, magari solo un attimo con Jones, ma non c'era altra possibilità. Ha pensato un attimo di dover difendere con più convinzione la sua posizione, ma avrebbe rischiato di aggancciarci con l'australiano e la cosa sarebbe stata abbastanza rischiosa, ragione per cui ha preferito mollare in quel momento, cercando di riguadagnare dopo

MONTREAL - L'abbandono di LAUDA ha creato dei seri problemi di sopravvivenza nei teams di F. 1. E' stato un abbandono inaspettato, che ha mandato in crisi aziende come la Marlboro, la Parmalat, la McLaren e la stessa Brabham. Che Niki andasse dalla Brabham alla McLaren o rimanesse era comunque lui il fulcro di tanti interessi. Ora, con il suo abbandono, la McLAREN rischia di chiudersi, la Parmalat ha speso soldi per due anni e non può continuare a sfruttare l'immagine che faticosamente si era costituita in questi due anni. Vediamo ora che «caos» ha creato Niki, che se ne va insalutato ospite.

Niki aveva già firmato un contratto per l'anno prossimo con la Parmalat per una cifra alla quale non si sarebbe mai detto che avrebbe avuto il coraggio di dire di no, una cifra che sfiorava i due milioni di dollari coperta, oltre che dalla Parmalat, da altri tre-quattro sponsor di levatura molto grossa. Lauda, sia che andasse alla McLaren o che restasse, aveva la possibilità di guadagnare questa somma, la Parmalat aveva già in cantiere tutte le iniziative pubblicitarie e promozionali per trarre vantaggio dai soldi che spendeva e con lei una banca la Die Erste, la Goodyear, la Marlboro e altre due grosse in via di definizione.

Alla McLaren avrebbero fatto carte false per avere Lauda, perché la Marlboro avrebbe dato il 150% di quello che spende ora a Teddy Mayer solo se avesse avuto Niki in squadra, altrimenti avrebbe chiuso i cordoni della borsa. La Marlboro infatti giudicava il suo più grande affare pubblicitario aver avuto Niki sulla sua macchina. Invece nulla.

Teddy Mayer è attualmente disperato perché i suoi uffici studi sono vuoti, se ne sono andati tutti, per ultimo un valido disegnatore e Caldwell, come abbiamo scritto tempo fa.

Senza i soldi Marlboro, che la casa delle sigarette non ha più intenzione di approfondire a piene mani visti i risultati scadenti delle ultime stagioni, Mayer è in crisi e se non troverà un valido sponsor che metta tanti soldi rischia di chiudere, perché la Marlboro gli riduce il budget.

La BRABHAM è un'altra in crisi per l'abbandono di Lauda. Si trova senza pilota su cui ormai faceva affidamento, perderà lo sponsor Parmalat da tre milioni di dollari per due anni, che non continua senza Lauda, e deve trovare qualcuno, di valido. Alcuni sponsor hanno già detto di no a Bernie, tipo Coca-Cola e BNL, ora l'ultima carta per Ecclestone è puntare tutto su Piquet. Se trova un grosso sponsor prenderà un grosso pilota altrimenti si prende Zunino e il suo milione di dollari e fa

correre l'argentino.

Vediamo ora le altre «voci» del mercato, come sempre instabile...

Alla LOTUS, ANDRETTI ha firmato un contratto con Chapman per il prossimo anno. Cosa vecchia e risaputa. La offerta Alfa da parte dell'ing. Marelli lo sollecita, ma sarà difficile per Mario abbandonare, come già successo quando doveva andare in Ferrari.

Andretti, voci di box lo danno per stanco e senza più voglia di correre. Potrebbe smettere (ma ci crediamo poco) ancora per un anno guiderà la Lotus, perché Chapman gli ha detto che gli rifarà una macchina vincente. Chapman potrebbe dare da un momento all'altro l'annuncio di lasciare libero REUTEMANN, l'instabile argentino ha passato la scorsa settimana per sapere se era vero che Andretti andava all'Alfa. Ha telefonato tre volte all'ing. Chiti per avere conferma di ciò. Chiti non ne sapeva addirittura nulla perché era stata una mossa di Marelli fatta a sua insaputa.

Reutemann rimarrebbe in Lotus solo se se ne va Andretti, altrimenti vuole andarsene, ma non riesce a liberarsi dal contratto. Se Chapman lo lascerà libero Reutemann ha già una opzione con la WILLIAMS altrimenti Regazzoni rimane. E' ben visto dallo stesso Jones che lo vorrebbe perché non gli crea problemi ed è una perfetta seconda guida.

Chapman deciderà su Reutemann appena si sarà messo d'accordo con PIRONI, il pilota della Tyrrell che vuole assolutamente il patron della Essex, David Thieme.

La LIGIER dopo l'abbandono di Depailler, passato all'Alfa Romeo, dove ora sceglie il pilota da affiancare a Laffite. Le preferenze di Ligier sono nell'ordine JARIER, PIRONI e TAMBAY che dovrebbe essere libero dalla McLaren. Jarier ha però problemi a lasciare Tyrrell dopo che ha firmato per due anni con l'ex-boscaiolo, Pironi è contattato dalla Lotus e Tambay spera molto, perché non osava pensare ad una offerta da Ligier.

Dalla McLAREN potrebbe andarsene WATSON se la situazione nel suo team non migliora. La sua destinazione potrebbe essere BRABHAM assieme a Piquet, un altro che andrebbe volentieri alla Brabham è Reutemann. E' stato visto qui a Montreal parlare fitto con Ecclestone dopo la bella prestazione della nuova ET49.

L'ATS ha avuto la conferma che il prossimo anno continua. Un pilota è sicuramente STUCK, mentre rimane Eiford come D.S. che potrebbe mettere in pista una seconda macchina. Se trova un pilota che porta una determinata cifra o uno sponsor. FITTIPALDI ha perso lo sponsor COPERSUGAR, non sa se continuare come costruttore. Dipende ovviamente se troverà sponsor che vogliono rischiare su di lui tanto danaro, dopo aver dimostrato in questi anni di non essere un valido costruttore.

Se non continua come costruttore, Fittipaldi potrebbe andare alla McLAREN. La Marlboro sarebbe disposta a spendere per rilanciarlo, altrimenti non si vedono vie d'uscita per l'ex-campione del mondo. De Angelis potrebbe restare alla Shadow se le sue possibilità Alfa non prenderanno corpo, d'altra parte l'Alfa ha già Depailler, il contratto è stato fatto anche ad una cifra relativamente modesta. Depailler dovrà però dare prova di essere completamente ristabilito entro il 10 dicembre, altrimenti l'Alfa si rivolgerà ad altri piloti.

Sempre a proposito di ALFA sembra che «forze occulte» spingano perché seconda guida sia GIACOMELLI, mentre l'ing. Chiti nicchia. Ad ogni buon conto per Giacomo non c'è nessun contratto firmato, così come per Brambilla che dopo i due GP americani dovrebbe passare a collaudare le macchine F. 1 dell'Alfa del futuro.

REGAZZONI, chiuso in Alfa, era andato ad offrirsi lui. Se non resta in Williams potrebbe andare alla ENSIGN, Nunn lo vuole sempre e ha i soldi per poter fare qualcosa di buono.

Il Glen sarà determinante per la definizione di questa girandola di ipotesi e di contatti. Intanto prende sempre più corpo l'arrivo della TALBOT con motore MATRA, ma se Peugeot decide lo farà, per il 1981. Oggi Peugeot sta pagando lo scotto dell'ultimo acquisto, quello della Chrysler, la cui filiazione inglese è troppo deficitaria e da Parigi potrebbe arrivare anche l'ordine di chiudere.

GIÀ DALLE PROVE (SENZA IMPEGNO PER MOLTI) IL VERO SUCCO DELLA CORSA

Quasi tradito Gil dagli ultimi 5' di prova...

MONTREAL - A titolo assegnato gli ultimi due GP sono "vacanzieri". L'impegno non è eccessivo, ma non demorde il solito Jones "affamato" di vittorie, di pole position e di gloria da tramutare in dollari (tanti). Jones come al solito in "pole" qui a Montreal, dopo una lotta all'ultimo coltello con il "locale" Villeneuve, gli altri si sono impegnati relativamente... La Williams è veramente la macchina da battere (se ci fossero stati dubbi). Nelle due giornate di prove è sempre stata fra le prime. Jones con tutto il team concentrati al massimo, tanto che quando è scoppiata la "bomba" del ritiro di Lauda, Jones ha risposto: «Non me ne importa nulla, che ci sia lui o no io corro egualmente, uno di meno in mezzo...». Ed è salito sulla bianca Saudi e ha piazzato la sua "stoccata".

Ci teneva Villeneuve a fare la pole position qui in casa, ma quando mancavano cinque minuti al termine e ha fatto per uscire la macchina non andava in moto. Ha perso tempo e quando è riuscito a partire ha fatto il tempo da prima fila; poi la bandiera a scacchi. Se avesse potuto girare un po' di più avrebbe tentato di attaccare l'irraggiungibile Jones, ma molto onestamente Gilles alla fine ha detto: «Avrei potuto avvicinarlo di più ma certamente non sarei riuscito a sorpassarlo».

La nuova Brabham con motore Ford ha subito colpito nel segno, con un Piquet strepitoso, che nonostante la pista fosse sporca di olio negli ultimi quindici minuti è stato esaltante battendo il suo già buon tempo sul giro ripetutamente prima di far fermare il cronometro sull'1'30"775, a meno di un secondo da Jones. Ma per un "quasi" pivello su una macchina nuova il terzo tempo assoluto è un risultato più che buono.

Alle spalle di Piquet in seconda fila Regazzoni con il tempo di 1'31"577, poi Laffite che sul finire delle prove non è riuscito a migliorare, Pironi come al solito veloce e in "odor" di Lotus. La Renault di Jabouille ha parzialmente deluso, ma il pilota nelle prove di sabato mattina aveva rotto il motore e ha dovuto girare con il muletto, ed infine ottavo tempo per Jody Scheckter.

Qui come già a Imola Scheckter non ha onorato il suo fresco titolo di campione del mondo; si è preso un distacco da Jones di quasi tre secondi, il più alto forse che la Ferrari si sia mai presa da inizio anno. Jody è sembrato svegliato, sembra corra più per onore di firma che per altro.

VENERDI'

LAUDA lascia BT 49 e... casco a ZUNINO

Le prove erano iniziate venerdì mattina con il solito metodo. Gran rumore per la mancata inclusione dell'Alfa alle prove, le pre-qualifiche che non vengono fatte perché l'Alfa non scende in pista ecc... Iniziano le prove libere senza rilevamento di tempi. L'Alfa si presenta in pista (lo leggete in altra parte del giornale) ma le viene impedito di partire mentre possono partecipare Daly con la Tyrrell e Ribeiro con la Copersucar.

Il cielo è coperto, ma l'ufficio meteorologico non prevede pioggia. Daly è in pista con una cinerprova attaccata alla macchina che trasmette le immagini ad un elicottero che volteggia in alto in cielo sul circuito e le ritrasmette a terra. Prove senza nessun particolare brivido. Il solo Stuck al primo giro esce alla curva 9 e rovina il baffo anteriore destro, un attimo ai box e riparte. Alla fine svevta sopra a tutti Jones con il tempo di 1'33"35. E' il migliore. Dietro a lui Regazzoni a conferma della Williams Saudi, vetura da battere, con il tempo di 1'34"37, ma all'ultimo giro fa meglio di Clay Laffite con 1'34"16. Il circuito poco veloce non accentua quelle caratteristiche negative della vetura, che negli ultimi GP la facevano ondeggiare nei rettilinei.

Piquet meravigliato tutti ed è a un cente-

simo da Laffite, e dà due secondi a Lauda che scende dalla macchina contrariato, e da ordini ai meccanici, quando mancano dieci minuti alla fine, di controllargli i freni. Pironi è più veloce di Villeneuve: i due hanno i tempi di 1'34"73 e 1'34"76.

Finite le prove inizia il "pasticcio" Lauda che legge in altra parte del giornale. Sulla macchina lasciata libera dall'ex ferraria campione del mondo sale Zunino, l'accompagnatore di Ecclestone degli ultimi GP, pilota argentino con esperienza in F. Aurora. Zunino non ha però con sé il casco e la tuta. Ci ha pensato Lauda a lasciarglieli e gira con quelli, mentre le scarpe gliela prestate Laffite. La situazione Alfa è ancora fluida... Le macchine sono in pista ai box ma non possono girare. Sono novanta minuti di prove sotto choc per la notizia del forfait di Lauda, ma lo choc è più per gli addetti ai lavori che per i piloti e i team manager che se ne fregano. Per i piloti anzi è una manna, c'è un posto in più per guidare... Svegliato sopra a tutti le due Williams e il solito Jones alla fine della giornata ad avere la migliore prestazione con il tempo di 1'30"625 alla media di 174,778 kmh. Regazzoni è alle sue spalle con quasi un secondo di ritardo, ma è una dimostrazione di forza delle due macchine del petrolio...



Due immagini, davanti e dietro, della nuova Brabham BT 49 con motore Ford Cosworth. La macchina ha suscitato un'ottima impressione: Nelson Piquet era terzo assoluto, quando si è fermato. Two pictures, front and rear, of the new Brabham BT 49 with Ford Cosworth engine. The new car was going very well at the first race: Nelson Piquet was third when broken the gearbox and retired.



SABATO

JODY svegliato JONES IN POLE

La seconda giornata di prove porta una sorpresa gradita per noi italiani. I commissari sportivi hanno accolto il reclamo dell'Alfa Romeo e hanno ammesso alle prove un'Alfa Romeo. Giacomelli dice che preferisce non partecipare visto che ci sono solo due ore e mezza di prove, delle quali 90 minuti sono validi per i tempi e lascia a Brambilla il suo posto. E' indubbiamente l'avvenimento più importante questo dell'Alfa in gara che alla fine di queste prove non valide per lo schieramento riesce a spuntare l'undicesimo tempo. Scheckter fa le «bizzarie» all'inizio e non vuole partire invocando la sicurezza perché ci sono 29 macchine in pista invece di 28: va a parlare con Ecclestone, poi dopo una mezz'ora di vari tentativi lascia perdere, si mette il casco e va. Rompe una sospensione posteriore Reutemann e prende il muletto, rompe il motore Jabouille e anche lui prepara il muletto per gli ultimi

Buona la prestazione di Laffite terzo. Qui su questo circuito non eccessivamente veloce la macchina non accusa più i difetti tanto evidenziati a Monza; il suo tempo è di 1'31"895. Ha battuto Villeneuve, il quale ha l'unico problema di avere le gomme Michelin che non vanno in temperatura bene. Scheckter ha lo stesso problema ma è anche più lento di Gilles. In sesta posizione, a conferma della bella prestazione del mattino, Piquet con la nuova Brabham Ford, che si prende il lusso di stare davanti alla Lotus di Reutemann, ad Arnoux, Ickx, Jabouille, Tambay, Pironi e Andretti. In quattordicesima posizione troviamo Patrese con l'Arrows rinnovata nella parte posteriore, ma non è che i risultati siano soddisfacenti, anzi la macchina va peggio di prima e non si vede l'ora di finire questa stagione per buttarla e fare una Williams... Alle spalle di Patrese Jarier che ha avuto qualche problema d'elettricità, poi Mass con gli stessi problemi di Riccardo, Lammer che va meglio di De Angelis perché il romano ha potuto girare poco causa la rottura del cambio, poi alle spalle troviamo Daly che ha fatto un esperimento di TV, che gli ha però mandato in «tilt» l'impianto elettrico.

Freni ad acqua per il circuito sul... fiume

MONTREAL - La maggior parte delle novità tecniche presenti all'isola di Notre Dame per il GP del Canada riguardano i freni, in questo circuito molto sollecitati, e quindi hanno avuto particolari cure da parte dei tecnici delle varie case e team presenti.

LOTUS - Chapman ha portato in Canada tre vetture '79 modificate con una piastra posteriore che sostiene le sospensioni, mentre una volta aveva i semicaliper. Tutte e tre le vetture sono munite di freni sulle ruote a doppio caliper Lockheed con delle prese d'aria molto grandi.

TYRRELL - Quattro 009 sono venute in Canada, due per Jarier e Pironi rispettivamente, un muletto e la vecchia 02 incidentata ad inizio anno che è stata rifatta per Daly. La Tyrrell di Jarier ha i freni (come quella di Pironi) sulle ruote, è cambiata la geometria delle sospensioni, mentre sono stati messi due radiatori acqua per parte e uno scambiatore di calore per l'olio sulla parte sinistra, come sulla Williams.

BRABHAM - Tre BT 49 con motore Ford sono state portate in USA, non ci sono grosse novità, il radiatore dell'olio è a sinistra, quello dell'acqua a destra, i freni sono sulle ruote, il cambio è il classico Hewland e non il nuovo Weissman americano che sembra abbia creato dei problemi. Totalmente diversa dalla vecchia con motore Alfa Romeo, la nuova BT49 ha il passo più corto di 10 cm, ed è più corta in totale di 36 cm. Il serbatoio dell'olio non è più dentro al serbatoio della benzina, ma è stato messo nel distanziale fra il motore e il cambio. La macchina è più leggera di circa 15 kg, perché è stata irrobustita rispetto all'altra. Le sospensioni ricalcano in qualche modo quelle della vecchia, muso e carrozzeria sono diversi, con spoiler anteriori.

McLAREN - Nessuna novità interessante sulla Mc Lairen, se non delle grosse prese d'aria di raffreddamento per i freni.

ATS - Ancora alla guida del team Vic Elford nella veste

di team manager, sembra l'uomo adatto a far rigare diritto l'inasuta Gunther Schmidt. La macchina ha ben figurato nelle prove di Montreal, non ha avuto nessun cambiamento importante.

FERRARI - Tre vetture ha portato la casa di Maranello, due sono le solite per Jody e Gilles, l'altra è la vettura-laboratorio che è la prefigurazione della macchina del 1980 prima che arrivi la vettura turbo. Sulla macchina di Villeneuve è stato provato l'alettone avanzato soprannominato «da città», per i circuiti come questo o Montecarlo, i freni sono esterni, la vettura laboratorio aveva la nuova carrozzeria già vista a Zandvoort.

COPERSUCAR - Due le macchine presentate, una per Emerson e l'altra per Ribeiro. Poche le novità: nuovi estrattori d'aria leggermente differenti nei radiatori, mentre i freni posteriori come quelli anteriori hanno le prese d'aria per il raffreddamento molto grandi per questo difficile circuito. Un nuovo alettone posteriore per Pitteri, mentre è stato cambiato anche l'attacco dell'alettone che ricorda quello della Tyrrell, e quindi anche della Lotus.

RENAULT - La casa francese, con poche speranze su questo circuito cittadino, ha portato tre macchine, con la carenatura del motore completa ed eguale per tutte e tre. Inoltre ha un piccolo radiatore per il cambio piazzato sulla sinistra del medesimo, raffreddato da una piccola presa d'aria. I freni anteriori e posteriori della Renault turbato sono la novità, come la Wolf essa li ha raffreddati ad acqua, che viene nebulizzata nell'aria quando esce per essere incanalata sui dischi dei freni. Se l'acqua non venisse nebulizzata dall'aria e raggiugesse i dischi allo stadio liquido, questi si romperebbero per il salto termico. Non è una novità assoluta, questa, perché soluzioni del genere sono già state adottate sulla Porsche 935 e sulla Jaguar gruppo 2.

SHADOW - Le due vetture hanno le sospensioni anteriore e posteriore rinnovate, le differenze di dettaglio fra le due vetture sono tante, fra queste una ha gli scarichi al centro raggruppati, mentre l'altra ha gli scarichi bassi. Con la nuova sospensione posteriore i dischi dei freni sono sulle ruote e muniti di grosse prese d'aria per il raffreddamento.

WOLF - Una sola Wolf qui in Canada, distrutta da Rosberg. La novità più importante sono i freni raffreddati ad acqua, con lo stesso sistema che abbiamo già spiegato per la Renault.

ARROWS - Nuove sospensioni posteriori per questa macchina al suo penultimo GP, ma la vettura non va bene e presto se ne farà un'altra che ricorda la Williams e dovrebbe essere pronta per il GP d'Argentina. Sulle vetture portate in Canada, la carenatura del motore in alluminio arriva sino in fondo alla macchina all'altezza dell'alettone.

Migliorati i tempi di 10 secondi dopo UN ANNO!

MONTREAL - Indubbiamente per le nuove curve cambiate su questo circuito di Notre Dame (ma non certamente solo per quello) si sono avuti miglioramenti sul giro, in prova, che sono stati registrati in assoluto i più grandi fatti registrare nell'annata.

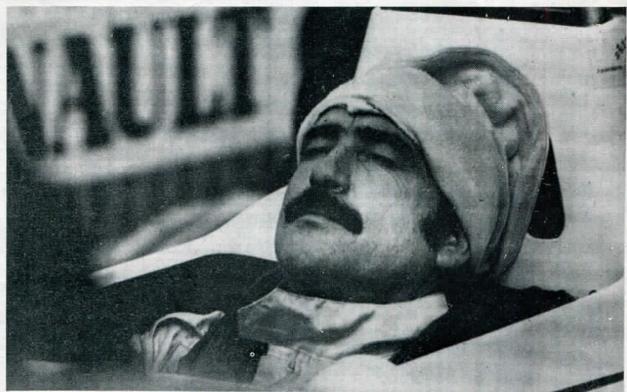
Il perché? Oltre alla aumentata velocità di alcune curve, oggi tutti hanno le minigonne, l'altro anno fu il reddivivo Jarier a «incantare» tutti con la Lotus del povero Peterson e le sue minigonne, quest'anno è la «minigonna» più audace, quella di Jones.

Il miglioramento più grande lo ha ottenuto Regazzoni non qualificato un anno fa, stavolta terzo, che ha levato via dal suo tempo ben 10'971 millesimi. Grossi miglioramenti anche per Pironi e Jabouille, appena sotto i 10", mentre è interessante notare che con il tempo ottenuto quest'anno da Brambilla e la sua Alfa 179, egli è inferiore di 53/100 alla «pole position» di Jarier un anno fa, il quale Jarier ha ottenuto, quest'anno con la Tyrrell, il miglioramento rispetto all'altro anno più piccolo di tutto il lotto dei partecipanti, appena 4'951, un miglioramento mediocre come quello di Merzario 4'972, stavolta come allora non qualificato.

	1978	1979	miglioramento
JONES	1'38"861	1'29"892	8"969
VILLENEUVE	1'38"230	1'30"554	7"676
REGAZZONI	1'41"739	1'30"768	10"971
PIQUET	1'39"624	1'30"775	8"849
LAFFITE	1'39"381	1'30"820	8"561
PIRONI	1'40"959	1'31"941	9"018
JABOUILLE	1'41"689	1'32"103	9"586
ARNOUX	1'40"515	1'32"116	8"393
SHECKTER	1'38"026	1'32"280	5"746
ANDRETTI	1'39"238	1'32"515	6"723
REUTEMANN	1'39"455	1'32"682	6"782
STUCK	1'39"081	1'32"858	6"223
JARIER	1'38"015	1'33"065	4"950
PATRESE	1'39"491	1'33"060	6"401
FITTIIPALDI	1'38"930	1'33"297	5"633
WATSON	1'38"417	1'33"362	5"055
TAMBAJ	1'40"669	1'33"603	7"063
REBAQUE	1'42"413	1'34"129	8"284
DALY	1'40"042	1'34"301	5"741
ROSBERG	1'41"611	1'35"061	6"550
MERZARIO	1'41"962	1'37"590	4"372



Ultime istruzioni per Ricardo Zunino che ha rimpiazzato Lauda sulla Brabham BT 49 Cosworth. A destra, Clay Regazzoni in relax durante le prove Last Minute instruction for Zunino, who replaced Lauda on the Brabham BT 49. Right, Regazzoni takes a breather during a break in qualifying action



Come si è visto dalla tabella sopra non si può proprio dire che i piloti abbiano... dormito (pur a relax di Mondiale come mostra Clay Regazzoni) nelle prove e poi anche in corsa a Montreal, per il GP del Canada. I miglioramenti delle prestazioni ancora una volta sono stati eccezionali

decisivi novanta minuti. Strabilla ancora una volta Jones facendo fermare i cronometri sul tempo di 1'32"07; sono otto secondi in meno rispetto allo scorso anno.

Villeneuve è alle sue spalle con il tempo di 1'33"20, poi Regazzoni 1'33"93, Piquet 1'34"20, Patrese con la vecchia 1'34"38, e Stuck meraviglia facendo un centesimo in meno 1'34"37. Le due Ligier sembrano a punto e sono fra le prime anche se Ickx accusa qualche problema al cambio, Brambilla vi abbiamo già detto, i soliti problemi assillano Merzario, mentre, Arnoux sul finire della sessione ottiene anche lui un buon tempo. Prima fila per Alan Jones e il suo tempo incredibile 1'29"892 alla media di 176,208 kmh; alle sue spalle Villeneuve, poi in seconda fila Regazzoni e Piquet, terza per Laffite e Pironi, quarta per le due Renault di Jabouille e Arnoux. Le prove vengono interrotte per l'uscita di strada alla curva undici di Rosberg che rompe qualcosa nello sterzo, e distrugge la macchina contro il guardrail. Si riprende dopo 45 minuti quando è stato riparato guardrail e reti, ma per i primi non cambia nulla. In quinta fila lo spento Scheckter in compagnia di Andretti, il vecchio e il nuovo campione del mondo... Bella la prestazione di Patrese che è in settima fila con

la vecchia vettura della quale era rimasto contento anche a Imola...

In nona fila Watson e in compagnia di Brambilla, Vittorio ha dimostrato che la macchina è valida, il tempo da vero «grimpeur» della F.1. Lo ha fatto subito, poi sono finite le gomme e si è fatto solo della messa a punto. La prestazione della 179 Alfa va giudicata oltre questa nona fila, a detta di molti piloti fra i quali Arnoux e Andretti, se l'Alfa avesse potuto provare al venerdì per mettere a punto la macchina oggi avrebbe un secondo in meno come minimo, vorrebbe dire tre-quattro file avanti, essere assieme nel caso specifico alla Lotus e alla Ferrari di Scheckter. Non ha avuto fortuna Zunino: la macchina aveva problemi di messa a punto. E' in decima fila assieme a Tambay, un debutto che verrà rimandato praticamente al Glen quando il nostro potrà provare a mettere la macchina a suo agio. Qui aveva la pedaliera di Lauda e non gli andava bene. Ultimi due classificati Daly che potrà così fare le riprese Tv durante la gara e De Angelis che ha rotto il motore inoltre non ha potuto usufruire delle gomme giuste ed è già un risultato essere al via. Non si sono classificati Surer, Rosberg, Ribeiro e il solito Merzario.

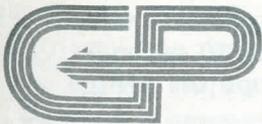
g. c.

Due giri in più di corsa per un «taglio» di 30 metri

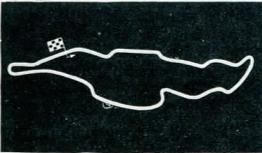
MONTREAL - E' stato giudicato da tutti i piloti troppo pericoloso questo circuito con le modifiche fatte quest'anno. Uno per tutti Villeneuve afferma: «Hanno fatto fare delle modifiche come sempre a persone incompetenti. Il circuito è in questo modo molto pericoloso, in particolare la "S" dopo la partenza».

C'è stata battaglia grossa con gli organizzatori da parte della FOCA per il numero dei giri da effettuare in questo G. P.: con le varie modifiche il circuito misura 4410 metri, è «dimagrito» di 90 metri. Gli organizzatori prima avevano detto che la distanza del G. P. era sulla base di 74 giri, poi, rifatti i conti, i giri sono diventati 70. Alle dimostranze dei team a cui non tornavano i conti, finalmente i giri sono stati definitivamente fissati in 72. Tutti i piloti si sono trovati d'accordo nel dire che l'uscita dai box che è di una pericolosità più unica che rara, come sottolinea Fittipaldi: «Tutte le volte che si esce e ci si immette in pista si ha sempre paura nella curva di essere tamponati da qualcuno che arriva forte... è incredibile una uscita così».

Le modifiche come avevamo già scritto su AUTOSPRINT, riguardano la «S» dopo la partenza ora più veloce e più larga; la larghezza della pista di 12 metri è stata conservata fino a questa "V"; le curve sono state ridotte da 90 a 70 gradi (ecco perché si è più veloci); inoltre è stata ridotta anche l'ultima curva a destra che passa sotto il ponte del Canada, che è stata portata dagli originali 150 gradi a 120.



CANADA



COSI' (in 24) al VIA

1. FILA	
Alan Jones (Saudia-Williams) 1'29''892	Gilles Villeneuve (Ferrari 312 T4) 1'30''554
2. FILA	
Clay Regazzoni (Saudia-Williams) 1'30''768	Nelson Piquet (Brabham-Parmalat) 1'30''775
3. FILA	
Jacques Laffite (Ligier-Gitanes) 1'30''820	Didier Pironi (Candy-Tyrrell) 1'31''941
4. FILA	
Jean-Pierre Jabouille (Renault-Elf) 1'32''103	René Arnoux (Renault-Elf) 1'32''116
5. FILA	
Jody Scheckter (Ferrari 312 T4) 1'32''280	Mario Andretti (Martini-Lotus) 1'32''615
6. FILA	
Carlos Reutemann (Martini-Lotus) 1'32''682	Hans J. Stuck (ATS D-1 03) 1'32''858
7. FILA	
Jean-Pierre Jarier (Candy-Tyrrell) 1'33''065	Riccardo Patrese (Arrows-Warsteiner) 1'33''090
8. FILA	
Emerson Fittipaldi (Copersucar) 1'33''297	Jacky Ickx (Ligier-Gitanes) 1'33''355
9. FILA	
John Watson (McLaren-Marlboro) 1'33''362	Vittorio Brambilla (Alfa Romeo) 1'33''378
10. FILA	
Ricardo Zunino (Brabham-Parmalat) 1'33''511	Patrick Tambay (McLaren-Marlboro) 1'33''603
11. FILA	
Ian Lammers (Shadow-Tabatip) 1'34''102	Hector Rebaque (Rebaque) 1'34''129
12. FILA	
Elio De Angelis (Shadow) 1'34''256	Derek Daly (Candy-Tyrrell) 1'34''301

L'altalena della corsa

domenica 30 settembre 1979

quattordicesima prova mondiale F. 1

● **Organizzazione:** CASC, P.O. Box 97, Willowdale, Ontario, Canada - Autodromo dell'isola di Notre-Dame (Montreal) di metri 4500 - 72 giri pari a km 324

● **Partenza:** ore 14,20 locali

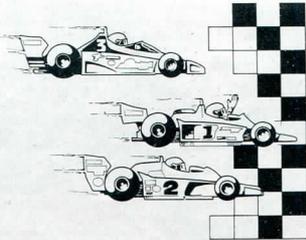
● **Condizioni atmosferiche:** PROVE, cielo coperto, temperatura fresca - GARA, sole, leggera brezza

● **Direttore di corsa:** Roger Peart

● **Spettatori:** 110.000

● **Organizzazione:** 9

● **Sicurezza:** 9



PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Jones	Saudia-Williams	72	1.52'06''892	—
2. Villeneuve	Ferrari 312 T4	72	1.52'07''972	1''080
3. Regazzoni	Saudia-Williams	72	1.53'20''548	13''656
4. Scheckter	Ferrari 312 T4	71	1.52'32''309	a 1 giro
5. Pironi	Candy-Tyrrell	71	1.52'54''944	a 1 giro
6. Watson	McLaren-Marlboro	70	1.52'32''808	a 2 giri

Classifica Mondiale Piloti '79

(dopo 14 prove)

	ARGEN. 21-1	BRASILE 4-2	SUDAFR. 3-3	USA-WEST 8-4	SPAGNA 29-4	BELGIO 13-5	MONACO 27-5	SVEZIA 16-6	TOT. 1. parte	FRANCIA 1-7	G. BRET. 14-7	GERMAN. 29-7	AUSTRIA 12-8	OLANDA 26-8	ITALIA 9-9	CANADA 30-9	USA-EST 7-10	TOTALE GEN.
Scheckter	—	1	6	6	3	9	9	—	30	—	2	3	3	6	9	3	—	51
Villeneuve	—	2	9	9	—	—	—	—	20	6	—	—	6	—	6	6	—	44
Jones	—	—	—	4	—	—	—	—	4	3	—	9	9	9	—	9	—	40
Laffite	9	9	—	—	—	6	—	—	24	—	—	4	4	4	—	—	—	36
Regazzoni	—	—	—	—	—	—	6	—	6	1	9	6	2	—	4	4	—	29
Depailler	3	6	—	2	9	—	2	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	29
Reutemann	6	4	2	—	6	3	4	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Jarier	—	—	4	1	2	—	—	—	7	2	4	—	—	—	1	—	—	14
Andretti	2	—	3	3	4	—	—	—	12	—	—	—	—	—	2	—	—	14
Watson	4	—	—	—	—	1	3	—	8	—	3	2	—	—	—	1	—	14
Arnoux	—	—	—	—	—	—	—	—	0	4	6	—	—	—	—	—	—	11
Pironi	—	3	—	—	1	4	—	—	8	—	—	—	—	—	—	2	—	10
Jabouille	—	—	—	—	—	—	—	—	0	9	—	—	—	—	—	—	—	9
Lauda	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	—	—	—	4
Piquet	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	3	—	—	—	3
Ickx	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	1	—	—	2	—	—	—	3
Mass	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	3
Patrese	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Fittipaldi	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1

Coppa Costruttori Formula 1

(dopo 14 prove)

	ARGEN. 21-1	BRASILE 4-2	SUDAFR. 3-3	USA-WEST 8-4	SPAGNA 29-4	BELGIO 13-5	MONACO 27-5	SVEZIA 16-6	TOT. 1. parte	FRANCIA 1-7	G. BRET. 14-7	GERMAN. 29-7	AUSTRIA 12-8	OLANDA 26-8	ITALIA 9-9	CANADA 30-9	USA-EST 7-10	TOTALE GEN.
Ferrari	—	3	15	15	3	9	9	—	54	6	2	3	9	6	15	9	—	104
Williams	—	—	—	4	—	—	6	—	10	4	9	15	11	9	4	13	—	75
Ligier	12	15	—	2	9	6	2	—	46	—	1	4	4	6	—	—	—	61
Lotus	8	4	5	3	10	3	4	—	37	—	—	—	—	—	2	—	—	39
Tyrrell	—	3	4	1	3	4	—	—	15	2	4	—	—	—	1	2	—	24
Renault	—	—	—	—	—	—	—	—	0	13	6	—	1	—	—	—	—	20
McLaren	4	—	—	—	—	1	3	—	8	—	3	2	—	—	—	1	—	14
Brabham	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	3	—	—	7
Arrows	—	—	—	—	2	1	—	—	3	—	—	1	—	—	—	—	—	5
Copersucar	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1

N.B.: finalmente stabilita la classifica per le Case; si sommano i risultati di entrambe le vetture di ciascuna squadra, e si sommano tutti, senza scarti

Così (in 9)

al TRAGUARDO

1° JONES (Williams FW 07) a 169,536 kmh



7. Zunino (Brabham-Parmalat BT49) a 4 giri

8. Fittipaldi (Copersucar F6A) a 5 giri

9. Lammers (Shadow-Samson) a 5 giri

I RITIRATI

CHI QUANDO PERCHE

Andretti 66. giro senza benz.

Piquet 61. cambio

Brambilla 52. elettricità

Ickx 47. cambio

Jarier 33. accensione

Daly 28. motore

Rebaque 26. supporto motore

De Angelis 24. accensione

Jabouille 24. freni

Reutemann 23. sospensione

Patrese 20. uscita di strada

Tambay 19. uscita di strada

Arnoux 14. collisione

Stuck 14. collisione

Laffite 10. motore

I NUOVI PRIMATI

● **sul GIRO**
Alan Jones, il 65. in 1'31''272, media 177,491 kmh.

● **primato precedente**
Alan Jones (Williams FW06) in 1'38''072, media 165,710 kmh (1978)

● **sulla DISTANZA**
Alan Jones, media 169,536 kmh.

● **primato precedente**
Gilles Villeneuve (Ferrari 312 T3) media 160,410 kmh (1978)

LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio degli USA Est, in programma a Watkins Glen il 7 ottobre prossimo.

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10.	VIL	JON	PIO	REG	SCH	AND	REU	PIR	ARN	STU
20.	VIL	JON	PIO	REG	REU	AND	PIR	JAR	BRA	ICK
30.	VIL	JON	PIO	REG	AND	PIR	BRA	ICK	JAR	SCH
40.	VIL	JON	PIO	REG	AND	PIR	SCH	ICK	BRA	WAT
50.	VIL	JON	PIO	REG	AND	PIR	SCH	WAT	BRA	FIT
60.	JON	VIL	REG	PIO	SCH	AND	PIR	WAT	ZUN	FIT

I GIRI più VELOCI di ognuno

Jones	65.	1'31"272	Pironi	56.	1'33"876	De Angelis	23.	1'35"432
Villeneuve	66.	1'31"487	Andretti	54.	1'34"178	Daly	28.	1'35"641
Regazzoni	57.	1'32"397	Brambilla	47.	1'34"318	Stuck	11.	1'35"656
Schekter	50.	1'32"617	Ickx	46.	1'34"350	Tambay	14.	1'35"969
Piquet	36.	1'32"858	Laffite	6.	1'34"381	Rebaque	18.	1'36"062
Zunino	36.	1'33"212	Jarier	21.	1'35"124	Patrese	18.	1'36"072
Watson	52.	1'33"781	Arnoux	6.	1'35"132	Fittipaldi	18.	1'36"502
Reutemann	22.	1'33"786	Jabouille	7.	1'35"210	Lammers	9.	1'36"700

Le prove libere di domenica mattina

MONTREAL - Ecco i tempi fatti registrare nelle prove libere di domenica mattina. De Angelis non ha girato per problemi all'iniezione, tanto è vero che in gara ha preso il via con il muletto.

SCHECKTER	1'33"42
JONES	1'33"48
REUTEMANN	1'33"86
PIRONI	1'34"09
PIQUET	1'34"18
REGAZZONI	1'34"45
ARNOUX	1'34"84
ANDRETTI	1'34"89
JARIER	1'34"99
LAFFITE	1'35"00
TAMBAY	1'35"02
VILLENEUVE	1'35"50
DALY	1'35"74
STUCK	1'35"97
JABOUILLE	1'36"10
ZUNINO	1'36"19
MASS	1'36"76
LAMMERS	1'37"02
WATSON	1'37"11
BRAMBILLA	1'37"55
FITTIPALDI	1'37"59
PATRESE	1'37"77
ICKX	1'38"36
REBAQUE	1'40"13

la PAGELLA

AUTO
SPORT
NET

PILOTI VOTO MACCHINE

Piquet, Jones
Villeneuve **10** Williams

Brambilla, Regazzoni,
Scheckter **9** Ferrari, Brabham

Zunino, Pironi,
Watson, Laffite **8** Tyrrell, McLaren,
Alfa

Ickx, Fittipaldi,
Andretti, Reutemann **7** Lotus, Copersucar,
ATS

Lammers, Jarier,
De Angelis **6** Shadow, Ligier,
Renault

Patrese, Jabouille,
Arnoux, Tambay **5** Arrows

Stuck, Rebaque, Daly **4** Rebaque

3

il più e
il meno



SFORTUNATO

+ Brambilla
— Jones

COMBATTIVO

+ Scheckter
— Lammers



FORTUNATA

+ Tyrrell
— Alfa Romeo

EFFICACE

+ Williams
— Arrows

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempi 1978	pilota	veettura	Sabato			
			Venerdi I	II	III	IV
1'38"867 (Williams FW06)	Jones	Williams FW 07	1'33"35	1'30"625	1'32"07	1'29"892
1'38"230 (Ferrari T3)	Villeneuve	Ferrari 312 T4	1'34"76	1'32"091	1'33"20	1'30"554
1'41"739 (Shadow DN9)	Regazzoni	Williams FW 07	1'34"37	1'31"577	1'33"93	1'30"768
1'39"624 (Brabham BT46)	Piquet	Brabham BT 49	1'34"17	1'32"332	1'34"20	1'30"775
1'39"381 (Ligier JS9)	Laffite	Ligier JS 11	1'34"16	1'31"895	1'34"02	1'30"820
1'40"959 (Tyrrell 008)	Pironi	Tyrrell 009	1'34"73	1'33"876	1'34"52	1'31"941
1'41"689 (Renault 01)	Jabouille	Renault HS 11	1'35"29	1'33"442	1'34"32	1'32"103
1'40"515 (Surtees TS20)	Arnoux	Renault RS 12	1'35"03	1'33"303	1'34"64	1'32"116
1'38"026 (Wolf WR 5)	Scheckter	Ferrari 312 T4	1'35"85	1'32"300	1'34"90	1'32"280
1'39"235 (Lotus 79)	Andretti	Lotus 79	1'36"56	1'34"180	1'35"46	1'32"615
1'39"455 (Ferrari T3)	Reutemann	Lotus 79	1'39"13	1'32"682	1'35"70	1'33"644
1'39"081 (Shadow DN9)	Stuck	ATS D-1 03	1'36"12	1'34"627	1'34"37	1'32"858
1'38"015 (Lotus 79)	Jarier	Tyrrell 009	1'35"46	1'34"307	1'35"55	1'33"065
1'39"491 (Arrows MK2)	Patrese	Arrows A2-1	1'40"18	1'34"267	1'34"38	1'33"090
1'38"930 (Copersucar 5A)	Fittipaldi	Copersucar F6A	1'36"12	1'35"531	1'35"30	1'33"297
—	Ickx	Ligier JS 11	1'35"89	1'33"355	1'34"70	1'36"387
1'38"417 (Brabham BT46)	Watson	McLaren M 29	1'37"70	1'35"561	1'35"33	1'33"362
—	Brambilla	Alfa Romeo 179	—	—	1'34"96	1'33"378
—	Zunino	Brabham BT 49	—	1'41"832	1'34"87	1'33"511
1'40"669 (McLaren M26)	Tambay	McLaren M 29	1'36"60	1'33"603	1'34"26	1'34"404
—	Lammers	Shadow DN 9	1'35"90	1'34"477	1'36"04	1'34"102
1'42"413 (Lotus 78)	Rebaque	Rebaque HR 100	1'38"23	1'36"030	1'35"15	1'34"129
—	De Angelis	Shadow DN 9	1'37"52	1'34"904	1'35"64	1'34"256
—	Mass	Arrows A2-2	—	1'34"465	1'35"24	1'34"572
1'40"072 (Ensign 177)	Daly	Tyrrell 009	1'43"11	1'34"980	1'35"61	1'34"301
—	Surer	Ensign N 179	1'40"26	1'45"033	1'36"72	1'34"747
1'41"611 (ATS 02)	Rosberg	Wolf WR 9	1'36"35	1'35"061	—	1'35"483
—	Ribeiro	Copersucar F5A	—	1'38"771	1'37"08	1'36"901
1'41"967 (Merzario A1)	Merzario	Merzario A4	1'39"31	1'37"639	1'38"26	1'37"590
1'39"020 (Brabham BT46)	Lauda	Brabham BT 49	1'36"63	—	—	—

N.B. - I tempi della prima e della terza sessione non sono validi per lo schieramento

SPESE DA CAPOGIRO (MA ATTIVO IN 2 ANNI)

15 miliardi di «movimento» a Montreal

MONTREAL - Ormai è risaputo che organizzare un Gran Premio per il campionato mondiale conduttori di Formula 1 è un'impresa costosissima, per i circuiti permanenti, ma ancora di più costa organizzarlo su circuiti stradali come qui a Montreal, sull'isola di Notre Dame.

Abbiamo cercato di fare il punto con il direttore generale dell'organizzazione del Gran Premio del Canada, sig. M. Maurice Brisebois, il quale ci ha fornito alcune cifre che svelano per la prima volta il costo di una organizzazione oltre Atlantico.

«Solo la borsa e le spese di trasporto, anche se queste ultime vengono suddivise con gli organizzatori di Watkins Glen, ammontano ad un milione di dollari USA, da non confondere con il dollaro canadese che ha una valutazione più bassa rispetto a quello USA. Le cifre che andremo ad esporre saranno dunque tutte in dollari USA per non creare ripetizioni o malintesi. Per montare e smontare il circuito bisogna calcolare una spesa di 300.000 dollari a cui vanno aggiunti altri 250.000 dollari per montare e smontare le tribune. Aggiungendo le spese promozionali si arriva ad un budget iniziale di circa tre milioni di dollari. Ma — riprende Brisebois — non disperiamo di riportare a casa quanto abbiamo anticipato con qualche piccolo utile. Se con la sola vendita dei biglietti riusciamo, cosa molto possibile, a coprire il 60% di quanto abbiamo speso, con la pubblicità e altri diritti e proventi che incasseremo senz'altro al secondo anno di attività possiamo chiudere in attivo».

«Per quanto concerne invece il movimento economico che si riversa su Montreal durante il Gra Premio, uno studio recente del prof Chung ha valutato questo movimento in circa 18 milioni di dollari (circa 15 miliardi di lire n.d.r.) per le attività commerciali di Montreal a cui vanno aggiunte le ripercussioni pubblicitarie per il turismo canadese che può far conoscere in tutto il mondo il suo paese senza investire capitali. Tutta la operazione è da ritenersi senz'altro molto valida».

— Quindi non è solo perché Villeneuve corre in Formula 1 che vi dedicate con tanta passione all'organizzazione del Gran Premio?

«Certamente no, in quanto questa organizzazione è diventata una impresa commerciale a tutti gli effetti anche se per essa valgono tutte le regole sportive».

b. f.

● La prima mezz'ora PIQUET l'ha fatta con il muletto della nuova BT49, perché si è accorto che il serbatoio della benzina perdeva per una falla dove c'è l'innesto del bocchettone. Il guasto è stato riparato prontamente al box, e dopo una mezz'ora Piquet ha potuto riprendere la sua macchina.

● PIQUET ha inaugurato un nuovo casco bianco della Simpson, più leggero di quello che utilizza normalmente ed è quello preferito dai motociclisti.

● Nei box della ARROWS stazionava in permanenza come su tutta la linea dei box un pompiere, solo che nel caso specifico era una ragazza dai lunghi capelli castani.

● SURER ha provato poco nell'ultima decisiva ora e mezza di prove, perché ha avuto problemi con il cambio: non riusciva ad innestare la terza e la quinta.

● Sfortunato WATSON durante le ultime prove: è rimasto bloccato lungo la pista per un guasto all'impianto elettrico, tanto che la sua macchina è stata rimorchiata dopo quella di Rosberg incidentata.

L'ultima volta di NIKI

MONTREAL (28 settembre 1979) - Non sono durate neppure un'ora le prove di venerdì per Niki Lauda. Si accorge di avere una macchina competitiva, scende e si fa mettere a punto i freni, si avvicina ad Ecclestone e gli dice che gli vuole parlare.

Ecclestone risponde: «Fra cinque minuti alla caravan».

Finiscono le prove, Piquet, che Niki non riesce a sopportare, ha già un tempo più veloce del suo di due secondi. Lauda si avvia con Ghedini alla caravan della Brabham-Parmalat, Ecclestone lo raggiunge e gli dà un passaggio in macchina, Ghedini prosegue a piedi. Lauda ed Ecclestone, nella roulotte, mangiano un grappolo d'uva e Niki una bana-

na. L'austriaco dice a Ecclestone che ha deciso di smettere di correre! Arriva in quel momento Ghedini e Lauda gli dice: «Sante, il cuore non regge più, non ne voglio più sapere di correre... smetto».

Ghedini quasi cade per terra. Non crede alle sue orecchie. Il trio va alla direzione corsa, si telefona alla Parmalat in Italia al signor Tanzi. E' Niki a dirgli della sua decisione. Il sig. Tanzi gli dice che rispetta la sua scelta. Lauda offre: «Se vuole che finisca la stagione...». Tanzi gli dice che non importa.

CONTINUA A PAGINA 40

g. c.

z
Ultime immagini di Lauda
ai box con
Ecclestone e Blash
Last pictures of
Lauda with
Ecclestone and Blash



LAUDA
(perso il cuore)
si è dimessoso

CONTINUAZIONE DA PAG. 39

Con il patròn della Parmalat parla anche Ecclestone e poi Ghedini. E' stata una bomba a ciel sereno che ha lasciato sconcertati tutti i presenti.

Il giorno prima Lauda aveva trattato con la Parmalat il nuovo contratto per il prossimo anno, quest'anno aveva guadagnato 800.000 dollari. Per il prossimo anno, che doveva essere l'ultimo, il suo guadagno era raddoppiato, una cifra enorme e non ci si capacita come Lauda, così attaccato ai soldi, abbia preso questa decisione di rottura.

Dietro di lui forse spingono i soci della compagnia aerea, ora che hanno ottenuto un finanziamento di decine di miliardi per acquistare un DC 10. Vogliono che abbandonino uno sport pericoloso. Può essere questa la molla che ha fatto scattare il « gran rifiuto » di Lauda, tanto più che non c'è più bisogno dell'anticipo da un miliardo alla Douglas per ottenere l'aereo, dopo che per la nota vicenda, ora se ne trovano fin troppi disponibili subito.

Alcuni mesi fa chiedemmo a Niki che cosa ne pensava del ritiro di Hunt. Rispose: « Ha fatto bene, se non ne aveva più voglia chi glielo fa fare? A me però non interessa... ». Forse in quel momento è cominciata a germogliare in lui la voglia del ritiro, anche se una nostra notizia di ritiro deciso per fine '79 ce la smentì rabbiosamente.

Dagli uffici della direzione di gara, Lauda ha chiamato la moglie ed ha annunciato anche a lei che aveva smesso con le corse. Marlene, che ha in odio il mestiere del marito, è saltata in aria dalla gioia. Ha sempre detto: « Io non interferisco con il lavoro di Niki... », ed effettivamente non lo ha mai fatto. Però tutti sapevano della sua paura folle. Ora dice: « So che d'ora in poi una telefonata improvvisa la domenica non mi farà più saltare il cuore in gola ».

Dopo la decisione, Ecclestone si è precipitato a cercare Zunino che era in albergo e questi è arrivato per provare per gli ultimi 12 minuti, Lauda e Bernie si sono salutati, e l'austriaco si è fatto portare in albergo da Ghedini (il suo casco l'ha prestato a Zunino). Ha preparato le valigie ed è sceso a mangiare, qui ha trovato Merzario che era rientrato prima in albergo, perché aveva rotto un mozzo della sua macchina. I due hanno cenato assieme: l'uomo rinato dalle fiamme del Ring e il suo salvatore. E' venuto istintivo ricordare la giornata del Nurburgring. E Niki ha detto ad Arturo: « Vedi, mi sono salvato una volta la vita, è preziosa. Inutile rischiare ancora... ». Merzario ha parlato di altri problemi con lui, Lauda ha detto: « Oggi la F.1 è diventata una cosa politica, non c'è più nulla di sport. Non ne ho più voglia, una volta il motore che cantava alle mie spalle mi dava gioia, oggi mi annoia, meglio smettere subito ». Secondo Arturo l'aver trovato una Brabham Ford già competitiva l'ha fatto decidere. Ha sentito troppa responsabilità nel confronto con Piquet.

Ghedini intanto, preparate le valigie, pagato il conto, è sceso e lo ha portato all'aeroporto Mirabel. Al banco di registrazione della American Airlines, l'addetto ha riconosciuto Niki e ha chiesto: ma dove va sig. Lauda, domani dove corre? « No, mi sono ritirato, non corro più », annuncia all'esterrefatto impiegato.

Uno dei suoi amici è il proprietario della banca « Dier Est » che lo sponsorizza; anche lui era esterrefatto della decisione improvvisa di Lauda, non ne sapeva nulla. L'altro amico era il rappresentante della KTM in Austria, Pertl Wimmer, anche lui non aveva parole per la decisione. Entrambi erano lontani dall'aspettarsela in questo momento, perché Niki aveva detto che si sarebbe ritirato in bellezza alla fine del 1980, dopo aver vinto con la nuova Brabham-Ford. Lauda è andato a Los Angeles in visita alla McDonald Douglas. Ha ottenuto un finanziamento per acquistare un DC 10 (35 miliardi) da adibire a voli charter.

Lauda ritorna in Europa (mentre AUTO-SPRINT va in edicola) via Francoforte. Intanto si dice che la McLaren è in chiusura. Perso Niki (che sperava ancora di soffiare alla Parmalat) pare perda del tutto i 2 milioni di dollari dello sponsor Marlboro. Ma ora con l'improvvisa novità la Parmalat, che aveva già fatto tutti i programmi pubblicitari per il prossimo anno, deve rivedere tutto. Difficile che, senza Niki, rimanga in F.1. Ghedini, frastornato, ha assistito alle prove di sabato, poi ha detto: « Senza Niki in pista non mi diverto... », ed è rientrato precipitosamente in Italia. Una riunione Parmalat deciderà che cosa fare.

ECCLESTONE è convinto che la PARMALAT continuerà...

MONTREAL - Venerdì mattina niente lascia supporre che Niki Lauda potesse annunciare il suo ritiro dalle competizioni di Formula Uno. La sua recente vittoria nel Gran Premio Dino Ferrari sul circuito di Imola aveva fatto scomparire in un baleno tutto ciò che era stato detto sino a quel momento sui suoi rapporti con Ecclestone. Con la Parmalat si era accordato a correre per il 1980, sempre con la Brabham e con un contratto che avrebbe rispettato in pieno le richieste economiche.

Ma, ritornando al venerdì fatidico, qualcosa non è andata per il verso giusto. Anzi è da sottolineare il fatto che forse la sua decisione l'ha maturata proprio in macchina, nello stesso ambiente che gli ha dato tante e tante gioie, ma che gli ha fatto in-



Scheckter e Lauda, due campioni del mondo con la Ferrari. Luca Montezemolo che fu direttore sportivo a Maranello di Lauda ha detto: « Me l'aspettavo, anche se non così presto ». Scheckter and Lauda, two F.1 Ferrari champions. Luca Montezemolo, ex Ferrari team manager, told us about Lauda's retirement: « Just as I expected, even if not so soon... »

...campione del mondo pure tu con la FERRARI, cosa mi restava da fare?...

goiare anche alcuni bocconi amari.

Sempre venerdì mattina Sante Ghedini gli si aggirava intorno proponendogli insistentemente se volesse bere dell'acqua prima di salire in macchina per le prove libere. Questa circostanza fa pensare ai tempi di quando si era bambini e, dopo esserci presi uno spavento, la mamma ci faceva bere dell'acqua per farci passare la paura. Tutti sappiamo che Sante Ghedini accudiva Lauda forse meglio di una mamma, quindi questa insistenza a volergli far bere dell'acqua in quel momento poteva a ragione far pensare che fosse dettata dal fatto che Lauda abbia avuto paura. Ma di che cosa? Senz'altro di prendere la decisione che ha preso e quindi Ghedini ha cercato di fargliela prendere senza paura.



L'iride fa scuola?...

La mattina dopo, passato lo choc della novità, abbiamo intervistato Bernie Ecclestone per conoscere le sue reazioni al fatto che Niki abbia abbandonato prima della fine della stagione.

Cosa ha provato quando ha appreso che Niki Lauda si ritirava dalle competizioni? «So solo una cosa: che Niki ha abbandonato la mia scuderia per quest'anno. Poi non ho ricevuto nessun'altra comunicazione ufficiale che mi confermasse l'avvenuto abbandono della Formula Uno da parte di Niki Lauda».

Ma tre minuti dopo le prove è venuto da lei e le ha detto che era sua intenzione abbandonare la Formula Uno. Quindi lei è stato il primo a saperlo perché continua ad insistere nell'ignorare la cosa?

«Non sono stato proprio il primo a saperlo in quanto Lauda è venuto da me dicendomi che aveva male allo stomaco, poi è andato in albergo ha parlato con il signor Tanzi, in quanto lui aveva un contratto con la Parmalat. Mi ha fatto avvertire da Sante Ghedini che partiva per Los Angeles dove avrebbe trattato l'acquisto di un DC 10. A questo punto so una sola cosa: la Brabham gli ha portato fortuna e ricchezza. Quando abbandonò la Ferrari andò a Los Angeles per acquistare un Citation 1 il cui costo si aggirava sui 1500 milioni di lire adesso che ha lasciato la Brabham è andato a Los Angeles per trattare l'acquisto di un DC 10 il cui costo si aggira sui 35 miliardi di lire».

— Quale è la sua opinione sulla decisione di Niki Lauda?

«Se realmente l'ha presa, significa che voleva che fosse così. Quindi secondo me ha preso una saggia decisione. Quando qualcuno non si sente più di fare una cosa è meglio che smetta di farla e Niki ha agito in questo modo. Non lo biasimo, anzi lo ammiro. Sono meno dolce nei suoi confronti per il modo che ha scelto. Ma comunque non sta a me giudicare».

— Aveva realmente firmato un contratto anche per il 1980 con la sua scuderia?

«Molti giornali hanno scritto che Niki avrebbe firmato prima con la Renault poi con la McLaren. Posso affermare che Lauda ha firmato un contratto per correre l'anno prossimo con noi (Brabham Parmalat), quindi dopo la sua decisione di venerdì non potrà correre con nessun altro».

— Ma il contratto è stato firmato con la Brabham o con la Parmalat?

«Niki ha firmato per la Parmalat e la Parmalat rinnoverà la sua opzione con la Brabham per la sponsorizzazione dell'anno prossimo, quindi è legato».

— Lei ha avuto sempre buon fiuto nella scelta dei piloti, tranne che in una occasione: con Niki, in quanto non le ha dato quello che lei si aspettava, un titolo mondiale.

«Non è vero, Niki non c'entra niente. Era la macchina che non andava. Se fosse rimasto alla Ferrari avrebbe potuto vincere altri due titoli. Adesso spero che Piquet mi dia le consolazioni che per via della Brabham non mi ha potuto dare Niki».

— Ha parlato con il signor Tanzi dopo che Niki ha annunciato il suo ritiro?

«Sì, lui ha avuto lo stesso choc che ho avuto io ed anche la moglie di Niki, Marlene, è rimasta scoccata dalla decisione. Cosa si può fare? Bisogna accettare le cose come esse sono».

— Pensa che la Parmalat rimanga nel giro della Formula Uno anche l'anno prossimo senza Lauda?

«Sono sicuro che la Parmalat rinnoverà l'opzione che ha con la Brabham per il prossimo anno, anche se Lauda non correrà più. Non vedo perché dovrebbero abbandonare lo sport della Formula Uno».

— Ci può dire chi prenderà il posto di Lauda nella Brabham l'anno prossimo?

«E' troppo presto. Fatemi prima riprendere dallo choc, poi mi guarderò un attimo intorno e, pur sapendo che c'è poco da scegliere, troverò qualcosa di buono».