

MONTREAL ottobre

Tiriamo le (altre) somme del G. P. CANADA che ha visto rinnovarsi «i giorni dello sceicco bianco»

Un milione per \$o... bene

QUANDO gli 80 mila spettatori hanno lasciato il «terreno dell'Expo» dove si snoda il circuito, gli «stand» avranno venduto oltre 175 mila salsicciotti arrostiti, 90 mila hamburger (polpette schiacciate arrostiti) e venduti 190 mila barattoli di birra Labatt, la ditta che sponsorizza la corsa la quale, ovviamente, ci ha detto Jean D. Legault il «chief» delle operazioni, tirate le somme, vedrà cifre rosse intorno al milione di dollari. Una perdita non allarmante per la Labatt la quale, come si usa fare in America ed in Canada, dedurrà tale somma dalle tasse.

Tale sistema aiuta la propaganda, la ditta e lo sport, ed il governo delle due nazioni, una volta tanto sono d'accordo su questa base. Intanto, per organizzare quest'anno, hanno gettato sul calderone tre milioni e 100 mila dollari che sono stati distribuiti in vari settori che impiegano migliaia di addetti. Seicento agenti dell'ordine (metà privati) controllavano l'ordine pubblico, 2 elicotteri con infermieri erano adagiati sulla piattaforma del canale dove han luogo le regate, 9 autofurgoncini della General Motors — messi a disposizione dalla società di Detroit — fanno la spola dall'Hotel Meridien e la pista portando giornalisti e fotografi, 1000 addetti agli stands vendevano il cibo, 100 consulenti e 250 «controllori» della pista facevano corona ai 5 impiegati fissi dello speedway e ai 3 commissari della federazione del Quebec e 3 della FISA. L'organizzazione è migliorata, al 2. anno.

La pista, però, ha bisogno ancora di «plastica», dice la maggioranza dei piloti «Da quando han tolto la chicane, la velocità è aumentata a pari passo col pericolo. Poi c'è quella curva cieca, subito dopo il rettilineo di partenza, ecco un'altra trappola pericolosa. La curva ha aumentato il raggio e richiede più impegno».

In complesso però tutto bene, eccezione fatta per i boxes, dove una stragrande maggioranza di presenti, prima delle gare (ed erano parte dei 9 mila biglietti emessi dall'ufficio stampa) hanno invaso ogni angolo.

Lino Manocchia

SPECIALE AUTOSPRINT

MONTREAL - Dopo i festeggiamenti sul podio ci siamo soffermati con GILLES VILLENEUVE al quale abbiamo chiesto in che momento della gara si è accorto che per lui non c'era niente da fare per la vittoria finale. «Ho cominciato a rassegnarmi quando ho visto la sagoma della macchina di Alan apparire nei miei specchietti retrovisori. Poi, quando mi ha passato, non sono stato capa-

CONTINUA A PAGINA 11





● E' stata molto apprezzata la coerenza dell'ing. CHITI e di tutto lo staff Alfa Romeo di non prendere parte per principio alle pre-qualifiche. Alla luce dei tempi fatti poi da Brambilla si è dimostrato che sarebbero state le due Alfa a qualificarsi e non la Tyrrell di Daly e la Coperucar di Ribeiro. Anche il presidente Massacesi dall'Italia ha fatto sapere che approvava in pieno l'operato dell'ing. Chiti — che noi avessimo fatto le bizzze ma poi alla fine ci saremmo presentati in pista. Ma noi non siamo un team inglese, siamo Alfa Romeo — ha detto orgogliosamente, e alla fine ha avuto ragione.

Chiti con Brambilla e Corbari, cui va gran parte del merito di aver sbloccato la situazione in Canada. A sinistra, Brambilla rientra ai box Chiti, Brambilla and Corbari, who is largely responsible for the positive outcome of the situation in Canada. Left, Brambilla entering the pits

● CHAMPAGNE, uno dei dirigenti del circuito a cui erano affidate le sorti dell'Alfa Romeo, ha pensato bene di tenere una conferenza stampa per spiegare le ragioni del rifiuto di ammettere le due macchine in prova. Era venerdì ancora, solo che il sig. Champagne ha pensato bene di indire la conferenza stampa nel bel mezzo della seconda sessione di prove e ha parlato a gente sconosciuta che passava di lì.

● GIACOMELLI non aveva una bandiera italiana da mettere vicino al suo nome sulla macchina: ha optato all'inconveniente andando a prendere da Rebaque la bandiera messicana, che ha gli stessi colori, rovesciati!



ZUNINO ha scoperto che LAUDA correva con... SOLDINI sulla punta dei suoi guanti da corsa!



● Si sono incontrati STEWART e SCHECKTER ai box di Montreal. Lo scozzese, dopo aver fatto i complimenti a Jody per il fresco titolo appena conquistato, gli ha detto: «Scusa, hai anche tu la febbre Villeneuve?» e gli ha preso il polso controllandogli con il cronometro le pulsazioni. Scheckter, con un gesto di stizza, lo ha mandato a quel paese fra le risate divertite di Stewart.

● La Ferrari di SCHECKTER venerdì in Canada ha avuto problemi al filo dell'acceleratore che tendeva a bloccarsi; una bella spalmata di grasso nei punti di maggior attrito e tutto si è concluso.

● Nelle prove libere VILLENEUVE ha girato lungamente con l'alettone avanzato del tipo «cittadino», ma i risultati non sono stati soddisfacenti e la soluzione è stata abbandonata.

● Per muoversi sul circuito di Montreal i responsabili della MICHELIN giravano con un piccolo veicolo a trazione elettrica molto comodo per gli spostamenti. Unico neo di questo veicolo, per Blanchet, era che montava gomme GY...

● Sabato LAFFITE non riusciva a stare in strada e non si capiva perché fino a quando, misurando le gomme, si è scoperto che anche lui ne aveva una di circonferenza diversa dalle altre. Cercare gomme della stessa misura è stata una vera caccia al tesoro a cui ha partecipato spazientito lo stesso Laffite.

Qui sopra, le due McLaren M29 di Tambay e Watson inseguono la Brabham di Zunino. A destra Daly con la telecamera

Above, the two McLaren M29 of Tambay and Watson following the Zunino's Brabham. Right, Daly with a TV camera



● Lo sponsor di MO NUNN in Canada era il fabbricante di Jeans Rainbow, che molto probabilmente sponsorizzerà anche il prossimo anno la casa inglese per la quale dovrebbe correre sempre Surer. Morris smentisce, ma intanto i suoi meccanici hanno inaugurato una nuova tuta sulle cui giacche è scritto: Rainbow Jeans F. 1 - Team Ensign». (foto a sinistra)

● Al via della prima giornata di prove il primo ad uscire (sia dal box che dalla pista) è stato STUCK che ha fatto un testa-coda alla chicane ed ha piegato il baffo anteriore destro, che è stato prontamente cambiato al box.

● Ha potuto girare poco venerdì RIBEIRO, perché sulla sua Coperucar si è rotta la frizione e non ha potuto né allenarsi né mettere a punto la macchina per cercare di qualificarsi.



DOPO LA... SORPRESA (SOLO SCARAMANTICA?) DI NIKI LAUDA

CERCHIAMO DI CONOSCERE MEGLIO I GUSTI SEGRETI DEI BIG

JONES

CONTINUAZIONE DA PAGINA 9

C'è anche chi si mangia le unghie

MONTREAL - Emerson Fittipaldi ha sempre al suo seguito un dottore privato, Hans Joachim Stuck va a danzare allo «studio 54» e Nelson Piquet si mangia le unghie delle dita sino... al midollo. Sono stati definiti «Jetsetters», playboys, e gente meravigliosa. Non mancano gli scontri, i riservati, gli espansivi spesso incompresi, quasi sempre criticati. Eppure sono gli attori del grande circo iridato che al week-end offrono ad un pubblico grande e piccolo lo spettacolo più bello al mondo.

Ma quando non corrono, quando hanno un po' di tempo libero e gli impegni non li assillano, cosa fanno, hanno un hobby? E' quanto abbiamo cercato di scoprire a Montreal alla vigilia del penultimo Grand Prix 1979. Il sole canadese, tiepido, riservato, consente una chiacchieratina prima che i motori inizino la loro sarabanda. «E' come vivere tre vite — dice Jackie Ickx — io posso dire di averne vissute quattro, una più avvicende dell'altra. Ora ho poco tempo, ma amo la pa-

ce, il silenzio, lontano dai rumori».

Lauda ama il jet, e lo ha dimostrato sino all'ultimo momento del suo «addio» alle armi, fatto in silenzio, in maniera misteriosa, caratteristica proprio dell'austriaco che non vuol essere disturbato. Se n'è andato alla Douglas, dove gli stavano preparando il nuovo DC 10 ed ha lasciato che il resto del mondo iniziasse un inseguimento, reso più clamoroso dalla ridda di notizie contraddittorie. Ma Lauda ama anche i cavalli, siano essi veri purosangue o su quattro ruote o sull'ala triangolare. Il resto, dicono i maligni, è questione di dollari.

Fittipaldi ha un dottore privato, dicevano, che lo segue non perché stia male ma perché ha veduto altri compagni di corse morire per il mancato arrivo di dottori.

Carlos Reutemann dice: «Io raramente vado fuori, e non faccio mai piani anzitempo. Mi piace leggere molto, anche i fumetti. La macchina è il mio grande hob-

by». E guarda i meccanici di Colin che tentano disperatamente di mettere insieme quel bolide che non è stato capace di far bissare Mario Andretti.

Vittorio Brambilla, se non avesse abbracciato il volante, sarebbe stato un altro Binda o Guerra. Ama il footing, la bici e le ragazze allo spiedo.

Jean Pierre Jabouille, va a pescare/pezzare la tensione che si accumula prima del via. «Prima ero teso, perché il pensiero è sulla macchina al cento per cento — dice il 36enne della Renault —. Amo la pesca, il silenzio che mi ricarica e mi fa preparare il piano d'attacco. Rifiugo dai parties e dinners, ma se c'è un lago vicino, parto subito».

Infatti, il giovedì in Canada, Jabouille, Lafitte e Tambay, noleggiato un aereo, sono andati sui grandi laghi «laurentini» ed hanno fatto man bassa di trote, salmoni e pesci blu.

Hans Stuck, corre, gioca al golf, va a caccia di cervi ed ama lo sci. «Debo essere preparato fisicamente e mentalmente per una corsa, i miei muscoli devono essere sciolti». A fine settimana, tutto rivestito — stile europeo — si è presentato nel famoso night club «Crescent», ma dopo aver atteso un'ora in fila, ha rinunciato.

Gilles Villeneuve è un «patito» di pugilato. Il venerdì prima del GP non vuole sentire inviti e si mise dinanzi al «tubo» per visionare due incontri mondiali (uno quello tra Shavers e Holmes).

Keke Rosberg è un appassionato di hockey su ghiaccio e venerdì, la sera prima del suo impatto contro il guardrail, andò al Forum per una partitissima di hockey su ghiaccio (i canadesi sono superstars n.d.r.).

Mario Andretti ha un solo hobby: la velocità, sia essa a terra, sul lago o in aria. Guida un fuoribordo poderoso sul suo lago — che fa parte della villa e terreno da lui acquistato sulle montagne della Pennsylvania — ed un jet meraviglioso, ma quando guida una delle quattro auto di famiglia è un bravo, modesto guidatore, che è conscio del suo dovere di cittadino. Quante miglia percorre durante l'anno a bordo degli aerei? «E' impossibile calcolare le tappe. Ci vorrebbe un cervello elettronico, lo stesso afferma Rosberg: «Ho trascorso 420 ore di volo lo scorso anno. Nel '79 ho aumentato questa cifra».

Augusto C. Bonzi

Lino Manocchia

BUENOS AIRES - I giornali di lunedì scorso riflettevano l'enorme giolo degli argentini per il magnifico debutto di Zunino nella sua prima corsa di F. 1 con la Brabham-Cosworth che Ecclestone gli ha ceduto dopo la «diserzione» di Niki Lauda. Con ampiezza di particolari gli inviati speciali narrano tutti i dettagli della prestazione del pilota argentino che considerano il successore di Carlos Reutemann nella massima formula.

Raccontano i giornali della perplessità di Zunino nel mettersi alla guida della Brabham di Lauda alquanto stretta per lui, di mettersi le scarpe da corsa di numero 43 mentre lui porta il 39 e il fatto di avere un caso di una misura più grande e che quindi gli ballava durante le prove. Infine della sorpresa, quando si è infilato i guanti e si è accorto che le dita avevano, nel fondo, delle monete, cosa che ha lasciato alliti parecchi sul motivo per cui Niki usava questo peso nei guanti. Si può pensare a una forma di scaramanzia, usando un simbolo che era a lui le sue motivazioni affettive reali che lo inducevano a questo sport schiavo. Il mistero per ora resta.

La corsa non ha fatto vedere molto perché la TV non si è soffermata sul nuovo pilota della Brabham, ma il settimo posto di Zunino, nonostante una fermata ai box, viene considerato dai tecnici come molto promettente e quindi, una volta assimilatosi alla nuova macchina, con il seggiolino fatto su misura più adatto che non quello di Niki, che gli lasciava un buon spazio vuoto nelle spalle mentre i pedanoni si adattavano, Zunino potrebbe avere grandi possibilità di entrare nella lizza dei grandi. Perciò pensare seriamente a quel mondiale di Carlos Reutemann ha invano rincorso.

Sponsor di ringraziamento

● Uno sponsor nuovo per l'ALFA? La scritta apparsa sulla vettura di Brambilla a Montreal del centro sportivo Avila non è uno sponsor, ma degli amici di Provenzano, il nuovo acquisto per le relazioni pubbliche dell'Alfa per la F. 1 affiancato a Marchetti. Questi amici canadesi con il centro da reclamizzare hanno fatto la pubblicità gratis sulla macchina.

● Gli ORGANIZZATORI del GP del Canada hanno messo a disposizione auto della GM per tutti i team: camion per trasportare materiale dai box ai garages e anche delle grandi e comode roulotte. Molto probabilmente non lo sapevano i responsabili della ESSEX che hanno fatto venire via nave la loro roulotte normale che usano in Europa spendendo forse una cifra superiore all'acquisto in USA di una nuova roulotte.

GOODYEAR cerca sostituto di NIKI

● La GOODYEAR ha portato a Montreal gomme da tempi per tutti, le 00 e le 01. Inoltre ai team privilegiati come Williams, Ligier e Lotus, ha fornito gomme di mescola molto tenera che ha permesso l'exploit di Jones. «Il prossimo anno, ha dichiarato Leo Mell, la GY dovrà ridimensionare tutto il suo reparto corse se vuole ridiventare campione del mondo. Non sappiamo ancora cosa faremo ma sarà indubbiamente una rivoluzione, dopo la decisione della Michelin di continuare a dare le gomme solamente a Renault e Ferrari. Siamo orientati su tre, quattro scuderie al massimo, vedremo; ora ci è venuto a mancare un collaudatore come Lauda che ci era molto utile. Dovremo correre ai ripari».

MICHELIN con gomma bivalente

● La MICHELIN nella mattinata di sabato ha provato delle gomme rivoluzionarie che dovrebbero permettere alla casa francese di fare prove e gare con lo stesso tipo di pneumatico (che portava i numeri di identificazione 145 e 152). E' uno sviluppo in vista di una possibile regolamentazione in fatto di gomme, per cui si dovrebbero escludere, per una questione di costi, pneumatici da tempi che durano tre giri e al quarto dechappano. Anche in questo caso come nel radiale la Michelin è avanti a tutti.

● L'organizzazione dell'Ile de Notre Dame è molto buona. Per raggiungere determinati punti della pista fiancheggiati da un laghetto artificiale che servi per le olimpiadi alle gare con la canoa, c'erano dei motoscafi che trasportavano meccanici, stampa ed operatori.

ce di rassegnarmi ed ho continuato ad attaccare come è mio solito. Jones era più veloce di me in alcuni punti del circuito mentre io lo ero più di lui in altri. La cosa bilanciava quasi l'insieme della media ma posso affermare che per me è stata la corsa più difficile e dura della mia carriera». Vi siete toccati nel sorpasso fatto da Jones «A me sembra di no forse ci siamo sfiorati. In quel momento potevo sfidare la mia posizione ma avrei dovuto commettere una scorrettezza che mi sarebbe potuta costare un incidente ed avrei coinvolto anche Alan. Tutto sommato è stato meglio così».

Clay Regazzoni gli è vicino. Gli chiediamo come è andata per lui questo Gran Premio del Canada: «La mia corsa — ha detto il ticinese — è stata decisa prima di prendere il via. Mi hanno fatto partire con gomme più dure di quelle di Alan e quindi ero meno veloce di lui. Poi, dopo che Piquet mi ha passato in seguito ad un mio errore in quanto sono arrivato lungo al tornante e c'è voluta una certa bravura per non uscire, ho cominciato ad attaccare. Negli ultimi dieci giri invece mi sono preoccupato di mantenere la mia terza piazza per arrivare sino in fondo in quanto temevamo per la benzina che poteva finire da un momento all'altro». Dulcis in fundo il protagonista numero uno del Gran Premio canadese. Senza complimenti non appena si accorge che tutti rivolgono domande solo a Villeneuve esclama: «Alla fine mi sembra che il vero vincitore sia io, anche se Gilles mi ha dato molto filo da torcere». Come mai hai scelto di partire a sinistra sullo schieramento di partenza: non pensi di aver favorito Gilles che ha preso la testa? «Un posto o l'altro sarebbe stato lo stesso. Gilles avrebbe preso la testa comunque; la sua macchina è migliore della mia in accelerazione. Questa eventualità l'avevamo presa in considerazione anche con Frank Williams. Al mattino infatti avevamo deciso che, qualora Gilles avesse preso a condurre, come poi è avvenuto, io mi sarei limitato a controllare che tutto andasse bene sulla mia macchina, freni e assetto per poi attaccare. Ho ascoltato i consigli e mi sono trovato bene. Certo se non fosse per l'assurdità di un regolamento sarei in piena corsa per vincere il campionato del mondo. Ho più vittorie del campione del mondo in carica ma non tutto può andare sempre come noi desideriamo. E' anche da considerare il fatto che, se il regolamento fosse stato differente, visto che per quest'anno non doveva essere io il campione del mondo, mi sarebbe successa qualche altra cosa. Tutto sommato preferisco vincere cinque gare e non essere campione del mondo!».

Nel finale hai avuto paura del ritorno di Gilles? «Francamente sì ho accelerato un po' il ritmo sempre con la paura di rimanere senza benzina, ma non potevo fare altrimenti anche perché quella che mi appariva nei retrovisori non era una macchina qualsiasi e un pilota qualunque, si trattava della rossa di Gilles Villeneuve». Alzandosi tutti insieme i tre eroi del Gran Premio del Canada hanno avuto una battuta simpatica: «E dire che tutto era stato preparato per Lafitte, anche le statue che ci hanno regalato e mostravano delle riproduzioni di pescatori di trote...».

Bonaventura Franco

COLIN CHAPMAN E ANDRETTI SI SENTONO (DOPO I GUAI '79) COME ASTRONAUTI CHE ADESSO RITORNANO DAL... MISTERO

La Lotus userà l'arma-turbo

MONTREAL - « Abbiamo intrapreso un viaggio nell'ignoto, un po' come gli astronauti, ma posso dire che tra non molto, anche noi sveleremo il "mistero" ». Chiuso nel lacinico parlare inglese, dal sorriso a mezz'asta, Colin Chapman parla insieme a Mario delle « debacle », dei successi, e del domani, « Indubbiamente migliore di ieri ». « Stiamo lottando contro le forze di gravità », prosegue Colin « ma proprio per quella "forza fisica" anche noi scopriremo l'antiforza ». Ma il domani, chiedo, potrebbe offrire sorprese, ora che è sopraggiunta l'era del turbo anche nella Formula 1, come avvenne anni fa nella categoria Indy? « Esatto, il turbo è l'arma del domani e noi siamo in grado di usarla nel giusto modo ». Quali "innovazioni" o cambi suggerirebbe al consesso dei costruttori, per rendere la F. 1 più emozionante?

« Limiterei gli HP ma non il "ground effect", quindi non le minigonne che rappresentano il prodotto dei nostri giorni, un prodotto molto importante, ecco ».

E Mario è dello stesso parere del « Patron »?

« Dobbiamo lasciar libero il progresso tecnico — incalza Mario — altrimenti la F. 1 perde tutto il mordente che ha. Del resto in tutte le "categorie" si registrano di volta in volta cambiamenti per il meglio. La velocità non può essere abolita, ridotta, mutilata, senza la velocità viene meno la competizione e l'interesse ».

— Colin, Reutemann se ne va? O resta, ed il suo futuro verrà annunciato al Glen?

« Mi piacerebbe averlo ancora con noi ».

— Il che significa che se ne va?

« Ripeto, mi piacerebbe averlo ancora con noi, non è una risposta esauriente? ».

Strano, ma a questa specie di « incontro » con la stampa mancava Don Carlos e nessuno è stato in grado di fornire una spiegazione esauriente. Qualche voce maligna lo voleva ad un party della sua « futura casa », ma come spesso accade si tratta soltanto di voci.

— Mario, chiediamo, lasciati il tuo primo amore (Indy) per abbracciare la F. 1. Sei tornato dalla prima, ad Ontario. L'hai trovata cambiata?

« Anche la Formula Indy, come le altre, attraverso periodi di crisi e di successi. Indubbiamente anche i "turbocharged" della categoria CART, in questo caso hanno subito una trasformazione fenomenale. Come sai, ad Ontario se non avessero commesso un piccolo errore al box che mi fece perdere quasi un giro (che Mario riprese con rabbia e precisione n.d.r.). forse sarei arrivato in seconda piazza ».

— E della "Guerra" tra CART e USAC che puoi dire?

« E' una guerra politica della quale io cerco di star lontano. Sono, semmai un osservatore. Dalle guerre intestine, tu mi insegni, nessuno ci guadagna. Del resto guerre del genere si verificano in tutti i campi. Peccato però che queste due grosse organizzazioni debbano colpirsi come in guelfi e ghibellini quando potrebbero fornire uno spettacolo eccezionale ».

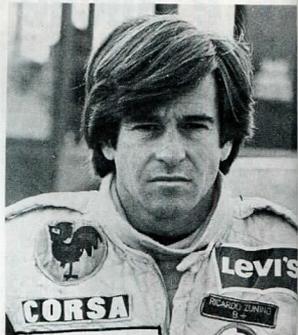
— Allora, hai detto addio ad Indy?

« Credo che il calendario per il 1980 mi consentirà di correre nella classica del "Memorial Day" (che Mario vinse nel 1969, n.d.r.) ed in qualche altra grossa gara che, consentimi di dire non ho tradito, né dimenticato. Soltanto che la Formula 1 mi ha preso il tempo maggiore ».

Poi Colin Chapman prende a parlare delle gare perdute, ma conclude che « nella sua carriera ha attraversato procelle ed oceani pacifici, per cui, specie nella F. 1, bisogna prendere le cose con filosofia, calma e sangue freddo ». E, con un pilota dal sangue freddo e dal cervello positivo come Mario, l'enigmatico Chapman dovrebbe percorrere ancora molta strada.

l. m.

● ALSTAIR CALDWELL aveva accettato di buon grado di andare a lavorare con Fittipaldi con cui era stato ai tempi di Emerson campione del mondo con la McLaren e aveva detto di no alla Brabham. Poi ci ha ripensato ed è ritornato da Ecclestone, perché il primo giorno in cui si è presentato alla Copersucar non c'era nessuno, così al secondo, e al terzo è ritornato alla Brabham.



ZUNINO a scuola MURRAY

● Lunga lezione durante le prove di sabato da parte di MURRAY a Zunino: gli ha spiegato come si deve comportare nel controllo degli strumenti della macchina, cambio, frizione, ecc... Dice Murray: « Mi piace tanto questa vettura che non vorrei me la demolissero subito ».

● Ha avuto problemi ZUNINO con l'abitacolo che era stato fatto per Lauda il sabato mattina durante le prove libere, e con la pedalaria che non era della sua misura. I meccanici hanno dovuto lavorare molto per adattare il tutto alla stanza e alle misure di Zunino. Il risultato non è che si sia stato eccezionale per l'argentino, ma incoraggiante.

● Ad un certo momento la BRABHAM-PARMALAT di Zunino non andava in moto, i meccanici l'hanno spinta ma non c'era verso, è intervenuto persino Ecclestone che con lo spruzzatore della benzina ha tenuto un filo di mettere in moto la macchina. Si è scoperto poi che si era allentato un vano della bobina e non passava l'elettricità.

Più forte di tutti SPENARD campione canadese HONDA C.

MONTREAL - Richard Spenard, al volante della Honda Civic, ha vinto la quarta ed ultima prova del campionato Honda-Goodrich. La vittoria è stata erlativamente facile. E' partito dalla pole conducendo per tutta la durata dei 12 giri in programma. Al secondo posto si è classificato Frank Allers di Toronto.

Diciamo subito che l'esperienza di Spenard è stata la ragione maggiore di questo suo ultimo successo essendo uno gradino più dotato dei rivali. Con questo trionfo si è assicurato il campionato.

Jacques Bienvene, invece al volante della sua Porsche Carrera RSR, ha letteralmente dominato la gara riservata alle vetture Turismo. Non ci sono stati rivali per il piccolo pilota locale, tanto è stato superiore il suo mezzo. Al secondo posto della prima divisione è arrivato Robert Roy, pilota di Remo Tagliani, al volante della gloriosa Lotus Super 7, che ha preceduto l'altra Porsche 911S al traguardo. Nella terza divisione vittoria di Gilles Lazure su Mini Cooper S davanti al connazionale Benito Crinitti al volante della Fiat Coupé.

LE CLASSIFICHE

Gara HONDA Civic - 1. Richard Spenard alla media di 104,294 kmh; 2. Frank Allers; 3. Michel St. Pierre; 4. François Audette; 5. Gabriel Genest; 6. Michel Desormeaux. Gara Turismo - 1. Jacques Bienvene (Porsche Carrera RSR) alla media di 128,673 kmh; 2. Robert Roy (Lotus Super 7); 3. Victor Larose (Porsche 911 S); 4. Luc Behar (Mallock CSR); 5. Claude Gu (Datsun 310); 6. Roger Marineau (Mustang).

● REUTEMANN ha subito la rottura della sospensione posteriore sinistra sulla sua Lotus, un guasto nello stesso punto che si verifica spesso; l'argentino sconsigliato ha poi girato con il muletto. Pare che questo l'abbia deciso ad annunciare che se Chapman non lo lascia libbero si fermerà per un anno.

● Quando le tre nuove BRABHAM-PARMALAT sono scese in pista c'è stata una processione incredibile di piloti e manager per vederla. I commenti sono stati unanimi, poi essere la macchina da battere per il prossimo anno, e le prove lo hanno dimostrato. I maligni dicono che si è accorto anche Lauda che la macchina era "competitiva, e forse questa è stata la molla che lo ha fatto decidere di smettere perché non aveva più voglia di impegnarsi al cento per cento e di combattere per la supremazia assoluta. In fondo era più comodo per lui essere nel gruppo centrale, tanto poi i soldi arrivavano egualmente...

● Si è molto seccato JABOUILLE all'inizio delle prove di sabato mattina quando, fatti pochi giri, il motore ha cominciato a calare di potenza e si è rotto. Non c'era tempo per cambiarlo e Jabouille ha dovuto fare l'ultima ora e mezza di prove con il muletto non perfettamente a punto e non ha potuto rendere come sperava.



Il penultimo podio di stagione, ancora una volta con Jones sul gradino più alto. I suoi "vice", Villeneuve e Regazzoni, con statue lignee di pescatori. The last but one rostrum of the season, one again Jones on the highest step. His "vices", Villeneuve and Regazzoni with fisherman statues

La febbre VILLENEUVE

● I giorni prima del GP sono stati molto intensi per VILLENEUVE e per gli altri piloti di lingua francese contesi a manifestazioni, e feste. Per far salire ai vertici più alti la « febbre Villeneuve » da un magazzino si passava ad un ristorante, poi alla televisione, radio, night club, ecc... Un vero tour de force dove la prima donna in assoluto era Villeneuve, ben coadiuvata da Prioni e da Arnoux che in tutte le manifestazioni gli facevano da spalla.

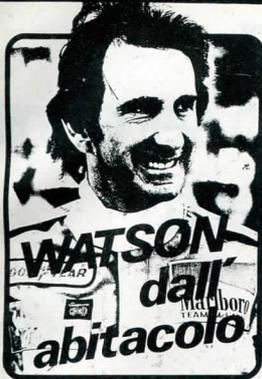
● In occasione del GP tutti i RAGAZZINI hanno esposto le loro vetture fatte di legno con alettoni e fantasia a go go. Sono circa 180 le vetture esposte che domenica mattina hanno fatto una gara in città su un tratto in discesa di 150 metri. Anche questi ragazzini erano contagiati dalla « febbre Villeneuve » tanto che tutti avevano la loro brava decal dell'eroe locale sulle macchine e sulle tute.

● Due sono gli alberghi di Montreal dove era alloggiato tutto il « circo »: l'Hyatt e il Meridien. Quest'ultimo è un complesso enorme formato da quattro torri disposte in circolo all'interno del quale si trovavano centinaia di negozi e uno studio televisivo dal vivo.

● Continuano gli exploit di un nostro collega argentino... Poco fisiomista, prende dei buchi colossali dei quali è il primo a ridere raccontandoli in giro. Alcuni anni fa fece una lunga intervista radiofonica a Graham Hill a Montecarlo, e solo alla fine si accorse di aver intervistato David Niven, l'attore americano. A Montreal, dopo l'abbandono di Lauda e l'arrivo di Zunino sulla Brabham Parmalat, essendo un pilota argentino si è precipitato a fare una lunga intervista per una radio argentina. Solo alla fine, quando ha chiesto come ha trovato la Brabham Parmalat che guidava per la prima volta e sentendosi rispondere che lui non guidava la Brabham ma l'Arrows, si è accorto di aver intervistato Patrese...

● Dopo dieci minuti di prove cronometrate sabato BRAMBILLA ha fatto un test-coda alla seconda chicane rovinando ambedue le minigonne. Non riusciva a spiegarsi la ragione di questo, ma alla fine l'uomo della GY si è accorto che erano state montate per errore gomme di diametro diverso, che in frenata scomponivano la macchina. Grazie all'intervento per il recupero della vettura di Rosberg, all'Alfa hanno avuto tutto il tempo per mettere a posto la macchina e per cambiare le due minigonne che si erano rotte.

● Aveva due soli treni di gomme a disposizione BRAMBILLA per le prove di sabato cronometrate, il tempo da vero « grimpeur » lo ha fatto subito, dopo con gomme normali ha provato soluzioni diverse: un nuovo alettone posteriore con alettone incorporato che però non ha dato risultati ed è stato abbandonato.



Sono rimasto solo...

MONTREAL - Sembra che i piloti professionisti abbiano una risposta alla domanda, spesso posta loro, su quando si sarebbero ritirati. Dopo una frase o due la risposta è sempre la stessa: quando non mi diverto più a correre. Niki Lauda è arrivato all'estremo di ciò, qui in Canada. E' sceso dalla sua macchina nella prima giornata di prove e ha annunciato che ne aveva abbastanza e che si sarebbe ritirato lì, sul posto. E lo ha fatto. Molta gente ha pensato che avrebbe dovuto aspettare fino alla fine della stagione e ritirarsi in quel momento. Ma ciò non sarebbe stato il modo in cui Niki agisce. Egli è probabilmente il pilota più sincero di tutti noi. Secondo lui sarebbe stato disonesto, verso se stesso e il suo pubblico, terminare la stagione quando sentiva che era arrivato il momento di ritirarsi.

INTERROGATIVI DI STAGIONE

Penso che molte cose abbiano influenzato la sua decisione e non ultima la stagione disastrosa, nella quale era arrivato solo poche volte alla fine della corsa con una macchina che non stava insieme e che non andava semplicemente bene per lui. Ritengo che questa stagione abbia fatto sorgere interrogativi nella sua mente su cosa altro avesse da dimostrare nelle corse. Aveva vinto due mondiali ed era tornato alle corse, dopo essere stato vicinissimo alla morte, per dimostrare di essere sempre estremamente competitivo. Dopo tutto ciò non gli rimaneva molto da dimostrare. E con una macchina cattiva la sua carriera non poteva prendere altra via che quella del declino dagli apici cui era arrivato. Rischiava tutto ma non c'era più molto da vincere per lui.

Era anche entrato profondamente nel mondo dei grandi uomini d'affari con la sua linea aerea, ben lontana dal mondo fantastico delle corse automobilistiche. Ho il sospetto che alcuni dei veri uomini d'affari che trattavano con lui ed alcuni finanziatori non fossero troppo impressionati da un uomo che

partiva i fine-settimana per mettersi al volante di pericolose macchine da corsa.

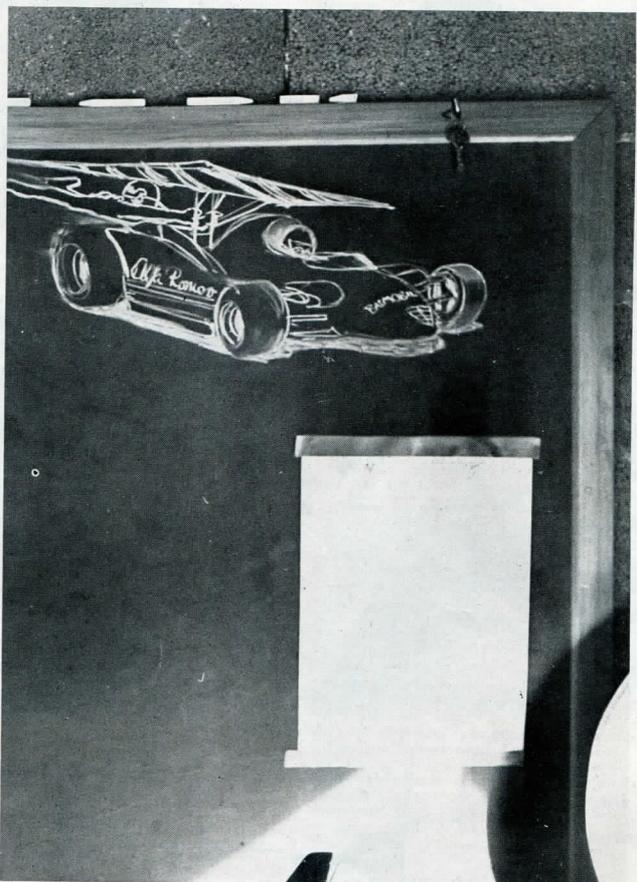
Niki si dedica molto alla sua linea aerea e negli ultimi mesi si è notato che si mostrava più interessato a conversazioni sull'aviazione che non sulle macchine da corsa.

Si è trovato una nuova « sfida » e se ne va per dedicarsi completamente ad essa nell'unico modo che conosce: Con tutto il cuore. C'era un momento, non molto tempo fa, quando sembrava quasi certo che lui ed io saremmo stati assieme anche nel team McLaren per il 1980. Era una cosa che attendevo con piacere. Egli ha deciso

sono andati, mi sento quasi come l'ultimo superstite della generazione 73-74 dei piloti di F.1.

CANADA CRITICO ANCHE PER BENZINA

La mia corsa in Canada è stata più un gioco d'attesa che un attacco. Il piccolo e stretto circuito di Notre Dame è uno su cui è molto difficile sorpassare ma è molto facile andare troppo oltre con la macchina. Attaccando troppo si rischia di rovinare i freni e di rendere la macchina non competitiva nell'arco di pochi giri. Ritengo che il grande logorio



Un meccanico prevegvente ha disegnato, sulla lavagna del suo box ad Imola, un'Alfa 179 con un pilota di deltaplano aggrappato sopra. In effetti sarà Depailler a guidare per l'Alfa nell'80, previa visita medica. Ora Depailler è tornato in ospedale per rieducarsi. Lui vorrebbe fare coppia con Brambilla

diversamente e ho il sospetto che i suoi motivi siano stati, anche stavolta, basati sulla sua consapevolezza di non essere certo che avrebbe disputato un'intera stagione nel 1980.

Niki mi mancherà sui circuiti. Ci eravamo sinceramente simpatici e abbiamo spesso cercato la compagnia l'uno dell'altro in occasione delle corse. E' stato un grande pilota e una persona di mente molto acuta per tutte le cose, non soltanto per le questioni che riguardavano le corse automobilistiche. Ha dato molto allo sport e ci mancherà. Ora che James e Niki se ne

lo abbia dimostrato. Non riscontrando nella macchina grosse prestazioni non avevo veramente molta scelta, ma sono rimasto in pista traendo vantaggio là dove era possibile e mi sono concentrato per non rompere la vettura, mentre gli altri si sono rovinati in un modo o in un altro.

Era una corsa che sarebbe stata molto critica per il consumo di benzina e a due giri dalla fine mi trovavo in sesta posizione, dopo aver visto Mario rimanere senza carburante. Avevo un grosso vantaggio sul settimo e mi sono potuto fermare un attimo ai box per fare rifornimento senza perdere la

mia posizione, arrivando sesto e guadagnandomi un altro solitario punto per il mondiale.

L'Alfa ha causato un po' di scompiglio qui, presentandosi con la nuova macchina e pretendendo di essere immediatamente iscritta senza le prequalificazioni. L'atteggiamento della FOCA è quello che solo coloro i quali garantiscono di disputare un'intera stagione, partecipando a ogni gara, ottengono iscrizioni automatiche. L'Alfa invece ha scelto le sue uscite, partecipando solo alle corse che erano convenienti per essa.

Dal punto di vista della FOCA ciò non è ovviamente una buona base su cui operare. Non è possibile che la gente si presenti solo quando le fa comodo. Coloro i quali rientrano nella categoria dei « casual » debbono fare le prequalificazioni, il che non è irragionevole.

La Alfa si è un po' agitata insistendo che essa è una Casa automobilistica e deve essere trattata seriamente. Mi dispiace, ma il mio punto di vista personale su questa faccenda è che ci si deve comportare seriamente per essere trattati seriamente. Tuttavia le cose sono state risolte e la macchina ha corso, di fatto ha corso piuttosto bene. Presumiamo ora che l'Alfa progetterà un'intera stagione di corse a tempo pieno con la sua nuova macchina. Ritengo che più Case automobilistiche arriveranno nella F.1, tanto meglio sarà. Genererà certamente un maggiore interesse presso il pubblico per le corse di Gran Premio. Nomi come Alfa, Ferrari, Renault e Lotus significano più per il pubblico che Ligier e McLaren. Quando la McLaren vince una corsa ciò aumenterà la vendita per la Marlboro, ma quando vince un'Alfa o una Renault ciò aumenta la vendita del prodotto esposto presso i concessionari.

UN « POZZO » PER JONES?

Gli organizzatori del Canada hanno fatto un buon lavoro e hanno creato un buon circuito dal niente in solo due anni. L'anno scorso abbiamo commentato che, se non altro, la pista era un po' stretta e un po' sinuosa in certi tratti. Non era un reclamo ufficiale ma una semplice osservazione. Se la sono presa a cuore e hanno reso più facile una delle chicane per fare il circuito meno stretto in quel tratto. Rendendo più agile quella chicane hanno creato una curva di 90° che si prende a 200 allora e che è veramente pericolosa. Forse hanno cercato di accontentarci troppo senza farsi consigliare dagli uomini giusti.

Alan Jones ha nuovamente confermato la sua posizione, quattro vittorie su cinque corse, ciò lo qualificherà quasi per un pozzo petrolifero personale. La sua vittoria è stata ancora più impressionante quando si sa fino a che punto Villeduenevi si è impegnato davanti alla sua folla, che lo incitava a voce alta. Jody ha fatto una superba rimonta per arrivare quarto dopo una fermata ai box per cambiare le gomme e la nuova Brabham a motore Ford sembra veramente essere una macchina molto competitiva.

John Watson

1 DIMENSIONE umana

NON E' STATO IL PIU' GRANDE. Ma i risultati e due titoli mondiali, negli anni più ruggenti (ed economicamente agguerriti) della Ferrari postartigianale, l'hanno messo tra i più grandi. Ma non è stato il più grande. Anche perché i risultati sportivi non si possono mai disgiungere dall'uomo, come avviene per tutti: il ragioniere o il grande artista, l'operaio o il grande uomo di Stato. Diogene cercava l'uomo in ognuno. Ma soprattutto in quelli che contavano. E in quanto a contare, sia pure prosaicamente il denaro, Lauda è stato tra i più capaci. Non a caso ha (indirettamente) fatto «irritare» Stewart quando Ecclestone gli ha dimostrato che non poteva più pensare di essere lui il solo, il massimo «pilota dal braccio d'oro della storia F1». «Ti hanno sopravanzato in tanti: Niki prima di tutto — gli disse — Non immagini nemmeno quanto ha guadagnato». Di lì nacque la proposta (scherzosa) alla quale Jackie abboccò (inducendo in errore alcuni giornalisti) dei due milioni di dollari se fosse tornato a correre! Proprio l'idea che non fosse più il recordman del guadagno da corsa tentò Stewart, anche se per un attimo.

A proposito: chissà se anche Jackie come Niki, correva con dei soldini sulla punta delle dita, nei guanti, forse messi a non scordare mai la «motivazione» del suo correre?

Due milioni di dollari sono tornati fuori ora, da Lauda, per dire di aver dato un calcio a cotanta possibilità di guadagno.

CONTINUA A PAGINA 16

CHESSINGTON UNIVERSITY

Visto l'ento degli esami sostenuti in OTTOBRE 1976 - FUJI - 30 e pioggia

MAGGIO 1977 - JARAMA - 29 con costole

OTTOBRE 1977 - CANADA - 30 e Lauda

«OTTOBRE '79»

no, magnifico RETTORE

conferiamo al sig. NICHOLAT

il Titolo di DOTTORE

in **RIFUTOLOGIA**

IL RETTORE

Carlo Chiti

L'AUDITORE

Sante Shedin

IL RELATORE

Roberto Nobile

- CANADA - G. ...

NIKI
punto e
basta

HA CONCLUSO

IN BELLEZZA

I 12 ANNI

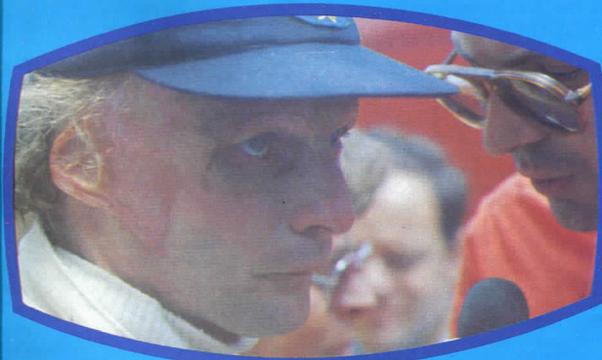
DI PILOTA

DANDO DEL

«CRETINO» A

CHI CONTINUA

LAUDA in 3D



2 DIMENSIONE sportiva

3 DIMENSIONE tecnica

NON E' STATO IL PIU' VELOCE. Se non quando, per lui come per Jones, per Regazzoni, come per Reutemann, per Andretti (con le minigonne, non quello di Indy) la macchina era la più veloce. E non lo è stato quando sulla sua strada ha trovato i partners, chiamati Regazzoni, Watson o Piquet, disposti a supplire al loro minor stile con il piede più pesante a macchina pari e non agevolati da protezioni di gomme speciali o di particolari potentati.

E' stato grande con i due titoli vinti e con i Gran Premi collezionati a Ferrari vincente. Non è detto che una macchina vincente dia un pilota vincente, intendiamoci. Sarebbe stolto affermarlo. Ma non è stato «il più». «Uno dei più». Non come Nuvolari, Clark, Fangio e... sì, anche Stewart. Gli uomini, cioè, che vincevano con la macchina inferiore. Perché anche ieri c'erano macchine inferiori o superiori nettamente.

CONTINUA A PAGINA 16

umana

CONTINUAZIONE DA PAG. 15

Come dire: vedete, non corrovo per denaro, anzi so dargli un calcio quando voglio. Avevo avuto la più grossa offerta della mia carriera. E qui dice una piccola bugia, tra l'altro anche perché, proprio in questi giorni, le cronache riportano che 5 milioni di dollari li guadagnerà Gil Villeneuve l'anno prossimo (tra sponsor e gli scarsi duecentomila dollari che ancora ufficialmente figurano nel budget Ferrari, a parte quelli che la Fiat gli darà per il Giro...). Dice una bugia Niki perché la verità è che nell'80 lui avrebbe dovuto correre gratis, fosse la Marlboro o la Parmalat a pagarlo. Gratis perché per la prima volta dal suo boom Ferrari non avrebbe preso un soldo dal patròn direttamente, ma tutto dagli sponsor. Ecclestone non lo aveva scelto. Glielo imponevano. E questo ha ferito Niki nell'orgoglio, già lacerato dal paragone con Piquet.

Al punto da preferire farsi passare per «cretino». Perché così ha detto chiaro a spiegare quel suo momento di scintilla dell'addio: «Che ci sto a fare io qui il cretino, a girare in circolo con queste macchine?». Una presa di coscienza che gli ha guadagnato l'entusiasmo giubilativo degli eletti, di coloro che pensano come le cose importanti della vita siano solo alcune: disprezzare di politica, di economia, sapere dell'ultimo libro uscito dello sconosciuto più pomposo, scrivere e colloquiare in maniera poco intellegibile. E non lavorare, in qualsiasi modo ma lavorare, interessarsi anche di cose sciocche al gusto dei più, vivere insomma.

Tanto, non è sciocco, banale, cretino fare qualsiasi cosa, tanto peggio uccidere rabbiosamente un uomo di diverse idee, quando poi si alzano gli occhi al cielo e si guarda l'infinito? Se cominci a chiedere cosa c'è di là, e più in là ancora, al di là del tempo e dello spazio, non ci si sente forse cretini a fare tutto? Anche ad ascoltare i giochi di buchi neri e bianchi delle teorie verbali di fisica dei tanti professor Zichichci?

C'era un altro che si sentì cretino tra gli sportivi: Sandro Mazzola. «Penso di essere cretino — disse — a girare il mondo in mutande avendo una figlia ormai di dieci anni...». Anche lui col «cretino» aveva liquidato tutto. Ma non che quelle mutande gli hanno fatto guadagnare decine di milioni e l'hanno mandato su una poltrona a doppiopetto a farsi dirigente. Forse che resta, a giudicare da Niki, «cretino» Ferrari che a 80 anni passati si interessa sempre di quelle macchine che corrono in circolo? O Nivolarì che per finanziare la Cistivala Grand Prix voleva vendere le cartoline con la sua foto al volante, o che cercò disperatamente di avere una macchina sulla quale consumare l'ultimo suo istinto di passione, il giorno che si convinsse di dover finire la sua vita in un letto coi polmoni straziati?

Non è mai «cretino» credere in ciò che si fa e si sente di poter fare quando la motivazione essenziale non è il denaro. Sarà «cretino» nel mondo di Lauda almeno in quello che oggi va a cercarsi. Forse per questo Dante spedì nell'anticamera infernale quel Papa Celestino V, eletto dai leggendari versi a simbolo dei «grandi rifiuti».



2 sportiva ◆ CONTINUAZ. DA PAGINA 15 tecnica 3

Con la Lotus fino a un certo momento vinceva solo Clark. Di Nuvo-lari è inutile rinnovare esempi. Stewart ha vinto anche con la March! E Fangio? Il pilota che si è detto antesignano dei calcolatori? Lui però, quando decise di cambiar macchina e vincere il mondiale c'è riuscito. Con l'Alfa, con la Mercedes, con la Ferrari. Dicevano: ma sapeva scegliere il momento giusto per cambiare. Capacità di resistere all'orgoglio e intuizione di scelta. Quella che non ha avuto Lauda nel '77 e lo portò a dichiarare: vedremo dove sarà Ferrari fra due anni, perso me, e dove sarò io.

Lo controlliamo oggi. E' facile, ma è così. L'orgoglio di razza, quasi asburgico per gli italiani «di parrocchia» lo ha tradito. Quell'orgoglio che lo fece rinascere dall'inferno di fiamme in cui si era precipitato con quell'errore alla curva nera del Ring.

Perché fu vero errore. L'errore di essersi lasciato trascinare a duellare di recupero con Hunt e gli altri partiti meglio, come sempre gli capitava al Nurburgring. Ricordate che cambiò le gomme nell'altalena del tempo? E non si dette pena di scaldarle. Però si gettò forte nell'inseguimento. E venne l'errore sul cordolo interno. Capita perché anche Lauda non era come volevano un robot per tutte le situazioni. Così come due anni prima era venuto quell'impattata alla seconda curva del Ring, dietro i boxes, solo perché non accettava che Regazzoni e Scheckter gli fossero andati via in partenza. Sbagliò la frenata lunga e finì sul «rail».

Lo stesso orgoglio che lo riportò al volante a 1 mese dall'incidente, perché Ferrari voleva prendere Peterson per Monza e comunque fece debuttare Reutemann come terzo. Senza quell'alternativa aveva già detto: riprendo a correre nel nuovo anno. Fu una reazione umana, sin doverosa, ma non perché amasse le corse. Perché amava di più il suo «io», ferito più del suo corpo. Ci volle lo choc della pioggia al Fuji per far vedere al mondo come si sentisse veramente. Fu il momento più umano di Niki, in quella che doveva essere la sua corsa più sportivamente tecnica.

In due anni ha cercato solo questa rivincita: la rivincita d'orgoglio anche alle sue frasi azzardate.

Ha pensato di abbandonare d'un raptus, perché si è considerato appagato nel suo orgoglio, tornato in cresta, con la vittoria di Imola nel testa-a-testa con Villeneuve. La vittoria nella gara che non voleva disputare e con la macchina che ha fatto gettare allo sciacco-Murray da Ecclestone. Ha creduto che fosse l'occasione per chiudere altrettanto in bellezza nel ricordo di quella sciocca frase di due anni prima.

Purtroppo tutti i suoi eseguiti di questi giorni non ne hanno tenuto conto. E' l'unica cosa alla quale non hanno dato credito. Si è sentito al TG 2 della comprensione intellettuale: «... Lascia Niki, lui che le sue ultime vittorie le aveva ottenute l'anno scorso, in Svezia e a Monza...». E dire che, se non altro, quella di Imola è forse stata la vittoria più bella del «dopo-Ferrari». Perché ottenuta senza ausilio di ventilatori o di verbali a tavolino, ma duellando con il pilota inventato da Enzo per mostrare che, come si poteva costruire un Niki, si faceva anche un Gil.

Sarà costato di più (ma non tanto, perché non contano solo le vetture rotte), ma perlomeno non mostra di conoscere «rifiuti» più o meno calcolati. Anche a battersi — a macchina in stato di inferiorità — con il «vecchio volpone» del calcolo. Anche nel «rifiuto». Il quale, con il suo sprezzare ora a «cretini» chi continua (a correre), non ha nobilitato il suo diritto e il suo buonsenso di smettere.

NEL PRO E CONTRO DEI GIUDIZI TEDESCHI ECCO IL DUBBIO LUDWIG

Non si sentiva «cretino» a far soldi?

HONN - Le edizioni dei lunedì di quasi tutti i quotidiani tedeschi dedicano grande spazio agli avvenimenti di Monza nelle loro pagine sportive, e le diverse opinioni variano da espressioni di simpatia fino alla mordente critica. Il quotidiano di massa con la maggior tiratura in Germania, il «BILD» scrive: «Non ha rinunciato, ma smesso, ciò è una cosa diversa. Evidentemente Lauda non ha mai dimenticato il tremendo choc dell'agosto 1976. Egli conosce la vicinanza della morte. Niki Lauda è un uomo che si ritira, nel senso reale della parola. E' stato un grande pilota ora è un uomo saggio».

«Gli avversari di Lauda si sentono fermati», così scrive il commentatore capo della «WESTDEUTSCHEN ALLGEMEINEN ZEITUNG». «Non sono mai stato un suo tifoso, ora so finalmente, grazie a lui, perché non l'ho mai voluto essere. Egli è stato uno che ha dimenticato la cosa quando si tratta di lui personalmente, dei suoi soldi, della sua vanità, delle sue opinioni». O: «Un addio alla Lauda. Il circo automobilistico perde il suo personaggio più caratteristico e diventa ancora più ambiguo per il loro giudizio distruttivo», così la «NEUE RUHR ZEITUNG» di Essen.

La «RUHR NACHRICHTEN» di Dortmund constata, non senza ammirazione: «Tipicamente Lauda! Ha rotto nel 1973 il contratto con la BRM per correre per la Ferrari, due anni fa ha dato il benvenuto alla Ferrari, un team a cui quasi tutti i suoi colleghi si recherebbero a piedi nudi, solo per poter correre per loro. Ed ora pianta in asso Bernie Ecclestone, l'uomo forte dei Gran Premi a cui appartiene metà F.1».

Quasi filosofiche le osservazioni della «SÜDDEUTSCHE ZEITUNG» di Monaco di Baviera: «Ma non pensa alle conseguenze? Non pensiamo qui a quelle sulle corse della F.1, neanche a quelle per il giornalismo sportivo austriaco, che ora non sa più come riempire i giornali, si tratta di cose più importanti, del futuro della nostra società consumistica. Che cosa diventerà di lei, se in testa agli obbiettivi e rinunciati si mette un uomo che stava per firmare un contratto che gli avrebbe garantito 2 milioni di dollari? Non pensiamo qui a quelle sulle corse in cerchio con una macchina, chi ci garantisce che un presidente di amministrazione non trovi insensato costruire sempre più macchine?».

«DIE WELT» di Amburgo dà la parola perfino ad uno psicologo: «Sono esistiti gli altri assi che si sono lasciati convincere a cambiare strada per un matrimonio o la nascita di un figlio. Ciò è sempre il caso soprattutto quando si hanno dei dubbi per conto proprio sul successo. Niki Lauda ha capito nel frattempo che non diventerà più campione del mondo. Il super stars fanno tutti un giorno l'esperienza che la loro bravura non basta più per vincere, la filosofia di un pilota da corsa conosce benissimo quei punti cruciali nella vita in cui una nuova concezione della vita fa apparire tutto il passato come insensato».

In un'intervista radio anche il nuovo campione tedesco sport, KLAUS LUDWIG è stato interrogato sul suo punto di vista: «Trovo semplicemente bizzarro che quell'uomo che nello sport automobilistico ha guadagnato molti soldi, anzi moltissimi soldi per dieci anni, d'un tratto metta tutto in dubbio e dica: "debbò essere un cretino per aver fatto tutto ciò per tanto tempo". Penso che si tratti da parte sua più di una mossa da P.R. di fine carriera».

TUTTI COMPRENSIVI, MA NON TUTTI D'ACCORDO
SULLE SUE SUPERQUALITÀ I COLLEGHI DI NIKI

« Non è 1 miliardo la molla per correre »

MONTREAL - «... ha avuto tutto, soldi, gloria, è stato bravo ma non eccezionale, come lui ce ne sono una decina, ha trovato nella Ferrari e in Montezemolo le componenti per farlo diventare campione del mondo. In quel momento la Ferrari era la macchina migliore, non lo hanno voluto, ma avrei potuto vincere anch'io il titolo mondiale. Lauda si ritira, ha avuto tutto ma non ha mai avuto la passione per questo sport, ecco cosa gli è sempre mancata: la passione... ».

Le parole più spietate sul ritiro di NIKI sono state quelle di Clay REGAZZONI. Al solito hanno fatto polemica e NIKI, da New York gli ha risposto per le rime, dimostrando ancora quanto fosse fragile quel rapporto tra i due, anche se nel '74-'76 la Ferrari si affannava a sottolinearne la idilliaticità. Abbiamo chiesto anche ad altri che cosa ne pensavano: ecco le loro risposte.

ING. CHITI: « Forse non ne aveva più voglia, certo non era più il Lauda di una volta, mi aspettavo che smettesse ma non adesso. Avrei detto che lo avrebbe fatto il prossimo anno ».

JONES: « Non me ne importa nulla che lui ci sia o meno, non vuole più correre? Fatti suoi, io vado in pista... ».

WATSON: « Mi spiace, ora Lauda ha altri interessi, e ha perso la volontà di fare questo mestiere. Inoltre credo che oggi in Brabham Piquet lo disturbasse molto. E' una tecnica di Ecclestone, ci sono capitato anch'io. Bernie mette uno contro l'altro i piloti. Per avere il massimo in purzechia, ma con Niki ha sbagliato i suoi conti ».

VILLENEUVE: « Non capisco perché lo abbia fatto, negli ultimi tempi aveva grinta e andava bene. Lo ricordo a Imola, è una decisione infelicitata. Dopo il ritiro di Hunt, ora quello di Lauda, se se ne ritirano ancora due o tre rimango io il migliore... ».

ANDRETTI: « Sicuramente avrà avuto i suoi motivi... certo che quando decidi è meglio farlo subito senza starci a pensare sopra e senza ritornare indietro, senza guardare ai contratti ai guadagni persi ecc... ».

A proposito, in giro si giura che anche Mario farà presto lo stesso. Certo che in questa occasione ha evitato di ripetere il suo intendimento di continuare.

STUCK: « E' stato il pilota primo della nuova generazione, però ci sono oggi dieci piloti

come lui. Lui è stato tecnico. E' una qualità indiscussa. E' sempre stato molto pronto a sfruttare il momento buono per uscire dai box e fare i tempi, se non se la sente più di rischiare ha fatto bene ad abbandonare, certo che nessuno se lo aspettava ».

REUTEMANN: « Un abbandono improvviso così non se lo aspettava nessuno. Non è una decisione presa in una mezza giornata, forse Lauda non riusciva più ad ottenere quello che voleva ed ha abbandonato. Dietro a questa decisione ci deve essere qualcosa che noi non sappiamo, altrimenti sarebbe "loco" ».

PATRESE: « Non so perché vi meravigliate del colpo di Niki, io mi aspettavo che quando lo avrebbe fatto, si sarebbe comportato in questo modo. E' il suo modo d'agire: a colpi di scena come quando venne via dalla Ferrari. Se ha smesso avrà le sue buone ragioni. Continuare oggi è dura per uno come lui che deve combattere e non ha una Ferrari alle spalle ».

TAMBAY: « Alla base dell'abbandono di Lauda è che non era più quello di prima, non riusciva a combinare più nulla, si è stancato e se ne è andato: le corse sono un rischio. Tutti rischiano. Lui non ne aveva più voglia; ha detto basta un anno prima ».

LAFFITE: « Non so che dire, uno può fare quello che vuole, a me personalmente non me ne importa nulla che Lauda abbia smesso. Lo ha fatto? bene. Avrà avuto le sue buone ragioni, forse si è stancato, ha vinto troppo. E vedeva che oggi i tempi sono cambiati e vincere era diventato più difficile di una volta ».

ARNOUX: « Due titoli sono sufficienti per dire che è stato un buon pilota. Ma non eccezionale, oggi a Lauda è passata la voglia di correre, ha altri interessi che lo chiamano, non credo sia un colpo di testa ma una decisione ponderata ».

FITTIPALDI: « Io e Lauda corriamo da molto tempo, abbiamo guadagnato molto, non abbiamo problemi economici, ha detto di no perché non se la sentiva più, ha fatto bene. Oggi un miliardo non è una ragione valida per far cambiare idea. E' stato uno dei migliori piloti degli ultimi anni, quando anch'io deciderò di smettere lo farò nello stesso modo, di colpo e non tornerò più indietro ».

g. c.



Strumentazione Borletti: dominio dell'auto (per l'economia di carburante)

Si, la strumentazione Borletti ti aiuta a risparmiare carburante.

Il contagiri elettronico. Consente di marciare sempre ai regimi ottimali della vettura programmati dal guidatore mediante l'indice di regolazione: ciò che si traduce in economia di carburante.

Il vacuometro "risparmiatore". Dà tutte le indicazioni utili sull'efficienza e sul rendimento del motore, denunciando gli sprechi di carburante o addirittura le eventuali anomalie di alcuni degli organi essenziali.

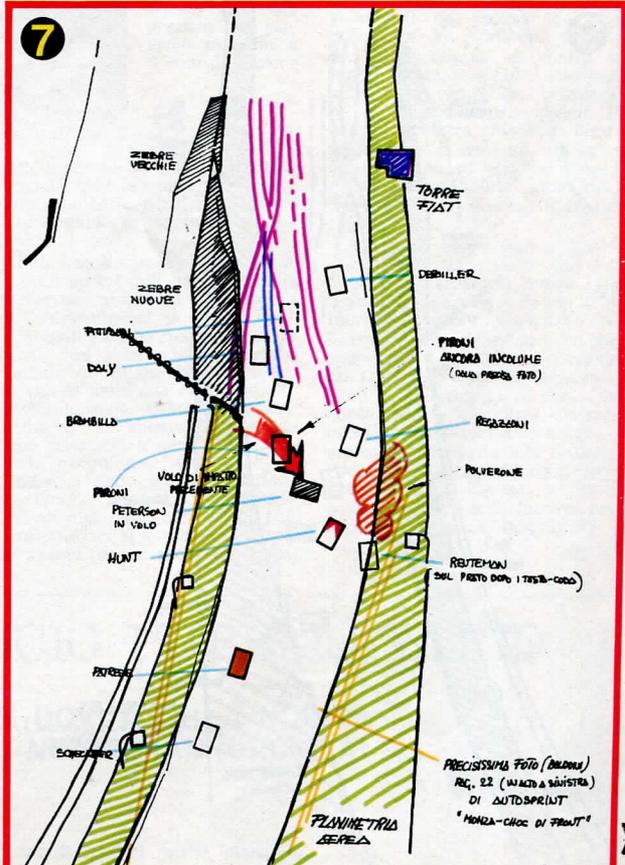
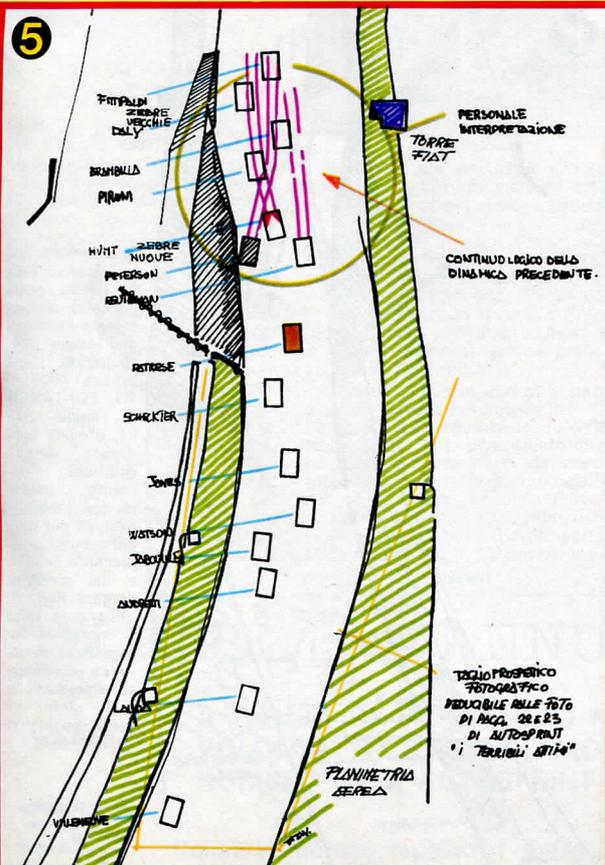
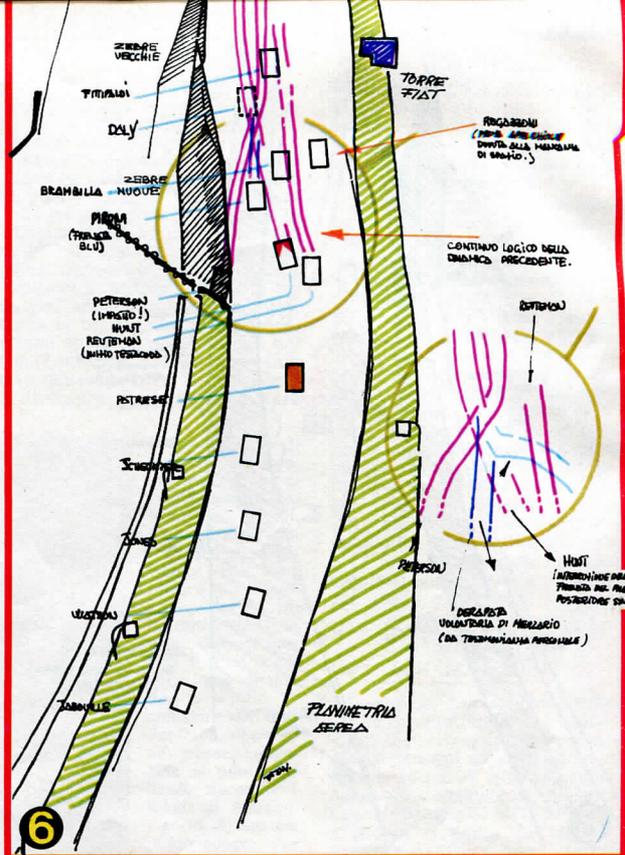
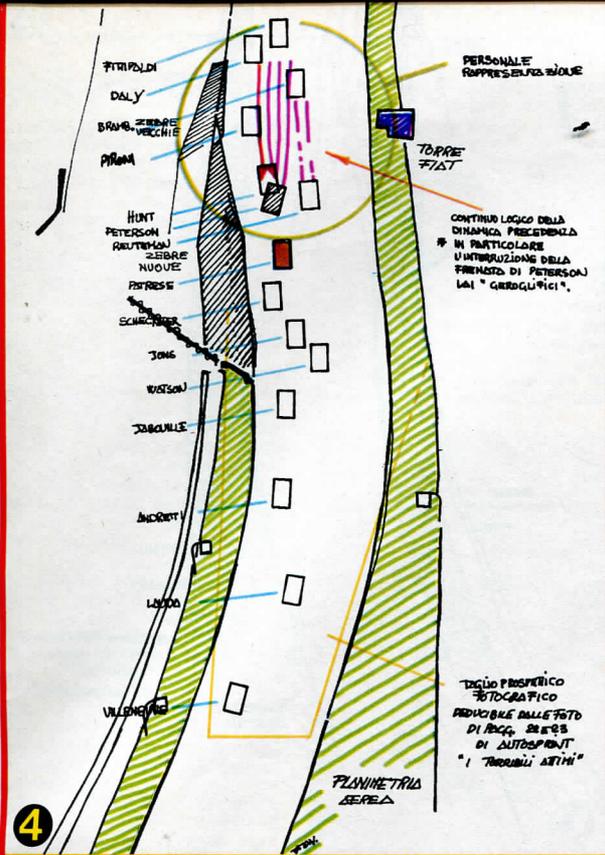
Speed Bip, programmatore di velocità. Segnala acusticamente il raggiungimento del limite "proibito" (evitando così il rischio delle multe) e consente sensibili economie di carburante.

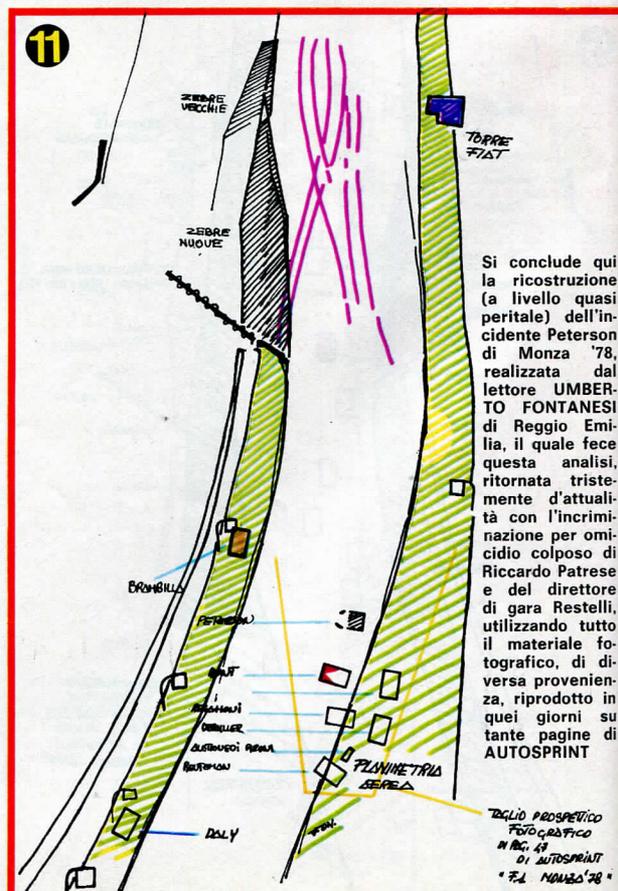
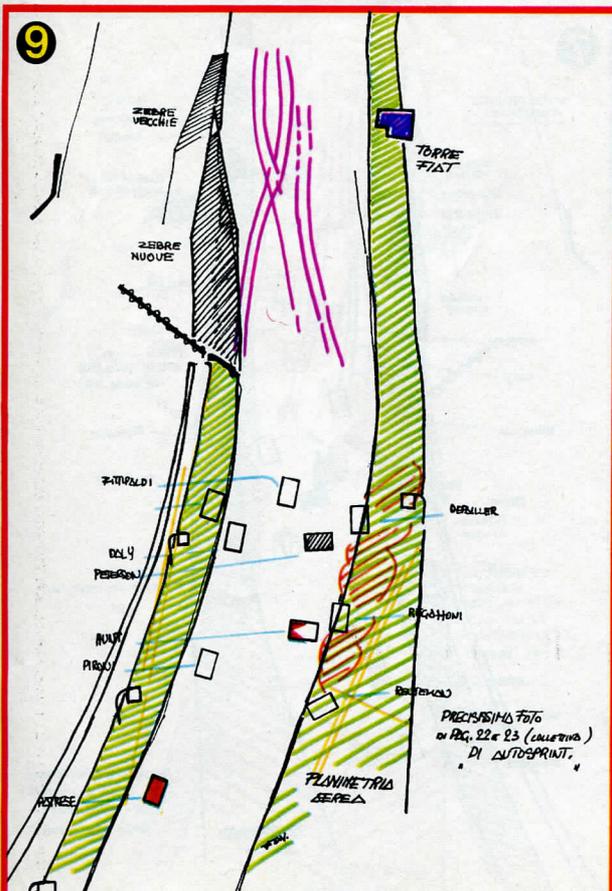
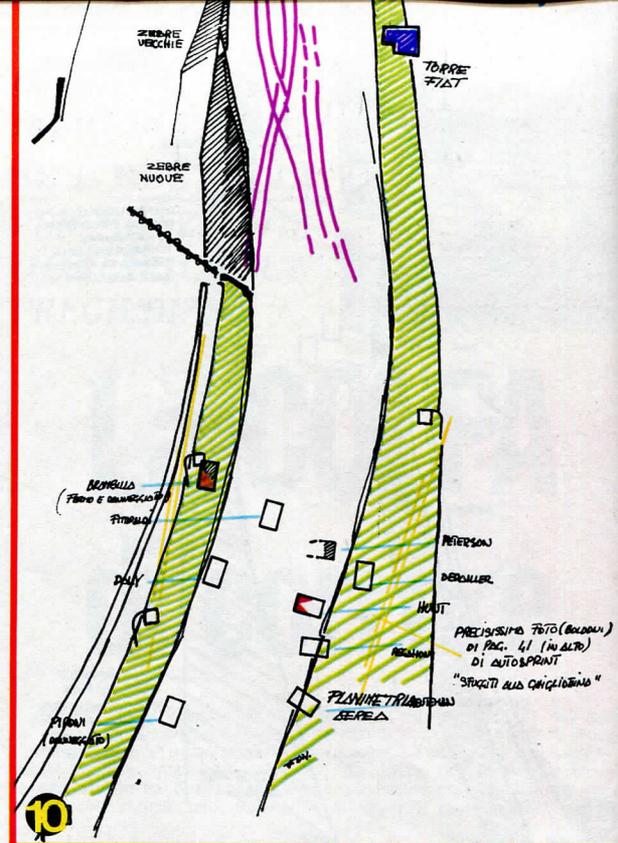
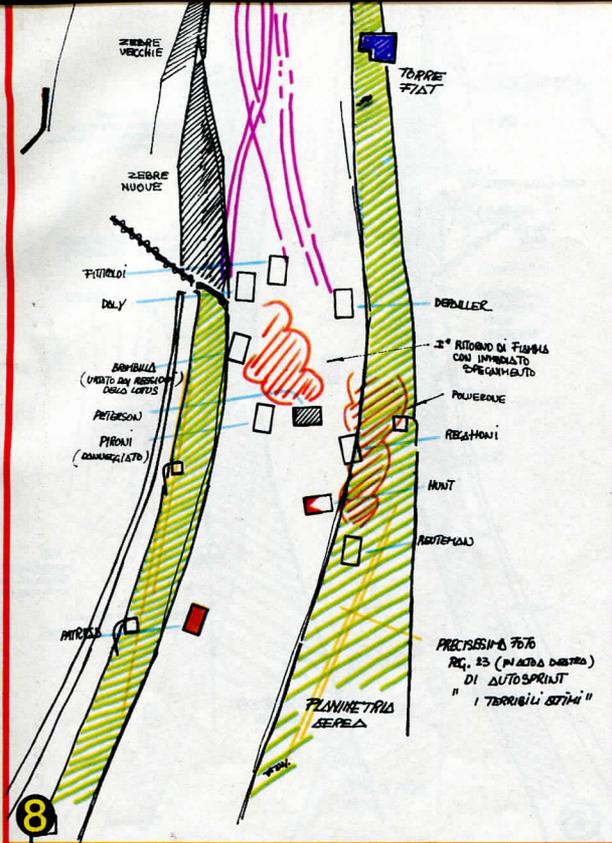
Il termometro acqua-olio. Rilevando continuamente la temperatura ideale del motore, consente il miglior rendimento (e quindi un'effettiva economia di carburante).
Strumentazione Borletti mette tutta la precisione possibile al servizio dei tuoi viaggi: amperometri, cronometri, contaore, indicatori di livello, manometri per ogni tipo di vettura e per consentirti di viaggiare al riparo da ogni sorpresa.



Economia e precisione.

F.lli Borletti S.p.A. - Servizio vendite e montaggio in tutta Italia
Via Washington, 70 - Milano - Tel. 02-4389 - Telex 32611





Si conclude qui la ricostruzione (a livello quasi peritale) dell'incidente Peterson di Monza '78, realizzata dal lettore UMBERTO FONTANESI di Reggio Emilia, il quale fece questa analisi, ritornata tristemente d'attualità con l'incriminazione per omicidio colposo di Riccardo Patrese e del direttore di gara Restelli, utilizzando tutto il materiale fotografico, di diversa provenienza, riprodotto in quei giorni su tante pagine di AUTOSPRINT

CONTINUAZIONE DA PAG. 20

su AUTOSPRINT e le testimonianze pubblicate nelle cronache dei giornali. L'avevamo tenuta da parte con l'intenzione di adoperarla il giorno in cui fosse arrivata la sentenza istruttoria sulle conclusioni dell'inchiesta.

Pensavamo, alla luce di come essa si era anche manifestata con le varie testimonianze (e soprattutto con le tante fotografie che scagionavano Patrese dall'accusa di diretto coprotagonista della collisione multipla, fotografie in maggioranza arrivate a sostegno della nostra azione pro Patrese dai lettori di AUTOSPRINT presenti a Monza) che la ricostruzione del sig. Fontanesi potesse diventare la sintesi grafica di quello che pareva risultasse la reale meccanica di quella tragedia.

Come un fulmine a cielo, se non proprio sereno, certo poco nuvoloso per i dubbi, è arrivata la notizia della richiesta di rinvio a giudizio (per omicidio colposo) del pilota Riccardo Patrese e del direttore di corsa Gianni Restelli, da parte del sostituto procuratore della Repubblica di Milano dr. Armando Spataro, lo stesso che ha condotto tutta l'inchiesta, allungatasi vuoi perché lui era anche titolare della inchiesta sulle BR e "Prima Linea" nell'istruttoria a carico di Corrado Alunni, vuoi perché il famoso collegio di periti da lui nominato ha ritardato fino all'inizio dell'estate la consegna delle conclusioni.

UN GIUOCO AL MASSACRO

E' inutile a questo punto star qui a rifare la storia di tutta la dolorosa vicenda. Tornare a sottolineare vicende amare e incresciose maturate subito o anche molto dopo l'episodio. Inutile rivangare spiacevoli episodi d'iniziazione a un giudizio che, come è maturato nel primo atto giudiziario effettivo, il rinvio al processo per omicidio colposo, trova proprio in alcuni personaggi dell'ambiente coloro che hanno offerto all'intervento della Magistratura l'incentivo di base per quella che poi è diventata l'accusa ufficiale a Patrese, nella suggestione dell'emozione televisiva. Dal telecronista Mario Poltronieri, con la sua prima chiamata di responsabilità di Patrese nel "rientro"-da-collisione, di alcuni piloti che, come Lauda e Hunt, si son trovati proprio loro in

qualche modo coinvolti in quelle manovre di cui accusavano Patrese. Non solo perché ne hanno attuate essi stessi in tante altre partenze (meno sfortunate) o, come Lauda, perché addirittura a Monza un mese fa ha fatto vedere proprio lui la "difficoltà" per un pilota di rispettare la famosa linea bianca di delimitazione della sede stradale anche in partenza. Ma anche perché un Hunt viene direttamente chiamato in causa, essendo stato lui individuato come il "collisionatore" materiale con Peterson, pur se in reazione alla manovra di Patrese come ipotizza l'inquisi-



Ecco, secondo il giudice Spataro, l'elemento-base di accusa contro Patrese per l'incidente di Peterson. Ma tutti possono vedere che l'Arrows è già a questo punto (sotto la torre FIAT) in velocità fuori portata di Hunt la cui correzione di guida, in «rotta di collisione» con Peterson, non può più essere imputata al pilota italiano. Secondo i legali di Patrese, i periti dicono appunto questo. Per la cronaca: il reato imputato a Patrese e Restelli prevede una condanna massima a 5 anni di prigione



to. C'è stata battaglia grossa tra i periti, dei quali alcuni erano più esperti del settore sportivo (come Cesare Fiorio e l'ing. De Rhu, oltre il belga Frere), altri di meccanica e di "conflictualità stradale", come due professori di Università. Probabilmente proprio da questa sofferenza, oltre che prolungata, perizia è venuta la ricostruzione preferenziata dal giudice.

Si è dimenticato che si è parlato di diretta responsabilità di Patrese. Ma vennero le foto a scagionarlo. Si è dimenticato che la prima accusa partì da certi ipotetici segni sulla gomma dell'Arrows. Ma non vennero trovati. Poi affiorarono altri elementi: i segni neri della Lotus sulla McLaren di Hunt, l'istintiva rea-

zione di Hunt (stavolta) a buttarsi nel fuoco, dopo che due anni prima al Nurburgring, in occasione dell'incidente di Lauda, se ne stette distaccato a bersi una coccola, osservando il dramma di quel giorno, la testimonianza delle frenate. Affiorò dalle foto la "distanza" dell'inizio del rientro di Patrese dal luogo della collisione. Invece è bastata quella manovra a "sfilare" il lento Hunt al via, appena con mezza macchina al di là della linea bianca, (come anche la ricostruzione del sig. Fontanesi mostra al primo atto della sua precisa disegnata) a diventare unico ed esemplare

ma di automobili, moto, macchine da corsa, circolazione, consumo di benzina, invece non trovano una sia pur minima riserva di rispetto, se non della verità, certo della realtà.

Ladri e rapinatori vengono scarcerati anche se presi con le mani nel sacco, dirottatori di aerei, rapitori, protagonisti di quello sport al massacro quasi quotidiano di cittadini e di forze dell'ordine, che fanno vantare persino etichette «del più alto moralismo» (come si rivendicò a proposito dell'assassinio di Moro) di contro trovano consensi e appoggio nei loro ululati di ferocia su tanta stampa e onde radio compiacenti, con l'alibi abusato del garantismo. Chi garantisce invece un Patrese? Deve essere stato considerato con Restelli già un imputato dal primo momento, se entrambi sono stati gli unici a non essere mai stati ascoltati dal magistrato. E sin dal primo momento!

CHI GARANTISCE PER LO SPORT?

Lo sapete, è un vecchio discorso. Su un quotidiano si è titolato «Non bucarti, spara!» ma nessuno ha pensato ad «istigazione di reato» come si ipotizzò subito per il noto articolo sullo «sprinting» antiradar di AUTOSPRINT; a Stresa si vanta da Ministri, Presidente ACI, stampa compiacente, che nel prossimo Codice stradale anche in Italia avremo la «civiltà del palloncino», cioè la verifica del guidatore ubriaco con la «soffiata»; di contro si fanno seminari e giostrine verbali sulla opportunità di liberalizzare le droghe negli ospedali. E nessuno mostra chidersi: è più pericoloso al volante un automobilista su di giri per Bacco o un imbambolato giovanotto frastornato e sbavante di droga? Figurarsi!

Siamo in pieno festival quotidiano del garantismo! Ma Patrese che «sfila» su mezza riga bianca in partenza di un G.P. merita più titolo accusatorio che non uno di quei bravacci '80 che spara alla nuca dell'ing. Ghiglieno. Drogati e assassini sono «vittime della società», i piloti da corsa sono — per dirla alla maniera dei redattori di Scalfari — giocatori d'azzardo alla roulette russa delle piste. Bisogna solo sperare che i Guattari o i Pannella si occupino di motori, per aspettarsi diversa «giustizia»?

m. s.

ELMEPE (ER.BE) ANNUNCIO PUBBLICITARIO

A CAUSA DI UN RITARDO NON DOVUTO ALLA NOSTRA VOLONTA' VI RIMANDIAMO IL NOSTRO ANNUNCIO AL NUMERO 43 DI AUTOSPRINT

Conserva questo tagliando! Avrai uno sconto del 50% sull'.....

**UNA GARANZIA PER GLI IMPUTATI - DICE IL
MAGISTRATO - NON AVERLI FATTI PARLARE**

**L'ACCUSA SI FONDA SEMPRE
SULLE SCENE DEL FILMATO RA**

A primavera il processo - Monza

SPECIALE AUTOSPRINT

MILANO - Dopo l'annuncio del ritiro di Lauda dalle corse, quella dell'incriminazione di Patrese e Restelli è stata l'altra notizia-bomba, sia pure a scoppio ritardato, che ha movimentato l'ambiente della F1 e di chi ne segue le vicende. Il nostro sistema giudiziario è proprio la solita tartaruga e non fa eccezione nemmeno quando nel « mirino » dell'inchiesta ci sono le « lepri » del mondo dei trecento all'ora. La perizia sull'incidente di Monza, che avrebbe dovuto essere presentata entro sessanta giorni, ossia entro l'8 novembre 1978, è stata acquisita agli atti con nove mesi di ritardo. Ai primi di luglio. Poi, in occasione del Gran Premio d'Italia, sono stati ascoltati diversi piloti presenti a Monza lo scorso anno. Ed ora il mandato di comparizione per Patrese e Restelli. Era logico pensare che i colloqui di Monza, condotti dal dottor Pomarici avessero avuto un peso determinante nell'emissione del mandato. Ne abbiamo chiesto conferma al sostituto Procuratore della Repubblica che conduce l'inchiesta, dottor Armando Spataro, che ha negato questa tesi e ha ammesso che il ritardo è stato effettivamente troppo, imputabile in parte alla lentezza del collegio dei periti.

Sui particolari dell'inchiesta c'è naturalmente il segreto istruttorio. Non ci sarebbe comunque stato un « supertestimone » o una nuova prova fotografica o cinematografica, e anzi il maggior capo d'accusa è ancora la ripresa televisiva della RAI, la quale, per la verità, non ci pare per nulla determinante. I colloqui di Monza sarebbero quindi serviti, stando a quanto ci è stato dichiarato, solo a completare l'inchiesta. Non ci sarebbe così stato, come si dice in termini giuridici « arricchimento della perizia ».

La sostanza dei fatti è questa: in presenza di un incidente con conseguenze mortali, l'autorità sportiva « può » intervenire a dare un proprio giudizio (e non è intervenuta, lasciando spazio al processo-farsa imbastito dalla FOCA); l'autorità penale « deve » intervenire, applicando le leggi penali e interpretando, nella fattispecie, le regole

sportive. Che la « macchina » giudiziaria si sia messa in moto, nessuno lo contesta, perché l'Autodromo di Monza è in territorio italiano. E' nell'interpretazione del regolamento sportivo che possono sorgere, e sorgono, dei problemi. Patrese, riassumiamo brevemente, è accusato di aver superato alla partenza la linea bianca che delimita la pista (violazione di regolamento, dice il magistrato), cosa che lo avrebbe costretto a rientrare precipitosamente, toccando la macchina di Hunt ed innescando l'incidente (imprudenza ed imperizia, sempre secondo il codice di Procedura Pe-

parte, l'ingegner Rogano, nella veste di presidente della Commissione Internazionale Sicurezza Circuiti, ha dichiarato che il superare la striscia bianca non costituisce un « reato sportivo », visto che si tratta di un semplice punto di riferimento. E' una cosa che succede ad ogni corsa; qualche pilota, come Lauda all'ultimo G.P. d'Italia, va addirittura abbondantemente fuori dalla sede stradale, mettendo due o anche quattro ruote sull'erba. Quanto al rientro di Patrese in pista, **AUTOSPRINT** ha abbondantemente documentato come la macchina del pilota padovano fosse davanti a

parlare in presenza dei loro avvocati, correvano il rischio di fare delle affermazioni che si sarebbero potute usare contro di loro. Cosa dovrebbe succedere ora? Entro un mese di ottobre il dottor Spataro conta di acquisire altri atti istruttori secondari (come la traduzione in italiano dell'intero Codice Sportivo Internazionale). E' stata fissata per il 29 ottobre dal P.M. la deposizione dei due « imputati ». Questi, oltre alle tesi difensive, potranno chiedere che si ascoltino altri personaggi, facendone i nomi. In ogni caso entro la fine dell'anno la competenza passerà ad una delle otto sezioni del Tribunale di Milano. A primavera, infine, si dovrebbe avere la conclusione di tutto.

Finora non risulta che qualcuno si sia costituito parte civile né Barbro Peterson, né Brambilla e non si vede chi potrebbe farlo, non certo Colin Chapman, che dei rapporti con la giustizia italiana ha già fatto ampia esperienza. A prescindere da questo fatto, qual'è il « rischio teorico » per Patrese e Restelli? Secondo il Codice Penale articolo 589, la reclusione da sei mesi a cinque anni. In concreto, difficilmente la detenzione potrebbe superare l'anno e anche questa pena sarebbe in ogni caso comminata con l'« ombrello » della condizionale.

Si vede che è destino che la trasferta nordamericana di fine stagione riservi a Patrese sempre del le amare sorprese. Quest'anno però — ci ha assicurato il magistrato — i tempi, utilizzando i ritardi dell'inchiesta erano stati previsti in modo che l'ordine di comparizione arrivasse a Riccardo al suo rientro da Watkins Glen. Ma la « fuga » della notizia (« se si fosse trattato di un'inchiesta sul terrorismo avremmo usato ben altro riguardo ») ha guastato tutto. Anche Gianni Restelli, sostituito quest'anno da Maffezzoli, non ha ancora ricevuto ufficialmente l'ordine di comparizione: l'unica comunicazione ricevuta è quella giudiziaria di un anno fa che, qualche giorno dopo il gran premio, lo avvisava che era iniziata l'istruzione di un procedimento a suo carico.



Vittorio Brambilla (qui nella sua generosa gara canadese con l'Alfa 179) non ha avuto parole leggere verso « l'incriminato » Patrese: « Io non mi sono costituito per i danni, non ce l'ho con Patrese, però è tempo che certi piloti della F1 abbiano un avvertimento ». Non è apprezzabile che proprio il monzese dia giudizi così preoccupanti, quando nel giorno di Monza non fu certo — incidente a parte — tra i senza pecche. Se Restelli è sotto accusa per la partenza disordinata, un po' c'entra anche Brambilla, con quel suo lanciarsi dal fondo con buon anticipo. Anche questo si è visto bene nel filmato TV

nale). Quali le « colpe » che si contestano invece a Restelli direttore di corsa? L'aver dato una partenza irregolare, con alcune macchine in movimento (violazione di regolamento) e aver creato in tal modo i presupposti per quanto accaduto in seguito. Come controperito di

quella di Hunt già un attimo prima dell'incidente.

Ma a parte le accuse, la lentezza della fase istruttorio, la « fuga » della notizia del mandato di comparizione (cosicché i due « imputati » hanno avuto il piacere di apprendere dai giornali la loro incriminazione e non, come era loro diritto, da una comunicazione postale, che pure è stata fatta), a parte tutte queste cose non certo secondarie è apparso almeno sconcertante che tra piloti interrogati a Monza non vi sia stato proprio l'« imputato » Patrese. Il magistrato ha giustificato il fatto come una « garanzia » data a Patrese, e lo stesso discorso vale per Restelli. In pratica non li si è ascoltati perché, non potendo

**LE ULTIME NOTIZIE
SULLA VICENDA LEGALE
PER MONZA '78
IN
DOMENICA-SPRINT**

**MAURO NESTI - 3 volte CAMPIONE EUROPEO DELLA MONTAGNA
SU LOLA 2000 della CEBORA SQUADRA CORSE**



DIVISIONE ELETTROMECCANICA:

- Saldatrici ad arco e a filo continuo ■ Puntatrici portatili e a colonna
- Carica batterie da 4 A a 500 A ■ Equilibratrici elettroniche per ruote auto
- Banche prova per elettrauto e prova indotti

DIVISIONE RUOTE:

- Ruote piroettanti ad uso industriale e per arredamento



l'energia a portata di mano.

NELLE MOTIVAZIONI del rinvio a giudizio di Patrese e Restelli per la tragedia di Monza '78 sono considerate tra le cause scatenanti l'aver dato Restelli la partenza a allineamento non perfettamente ottenuto e Patrese per aver «sfilato» Hunt «superando» la linea bianca. Tra l'altro, dopo la notizia, c'è stato anche chi come Brambilla, pur dopo la conferma di aver rinunciato alla richiesta dei danni, ha detto che l'incriminazione di Patrese è un monito ai piloti che non sono troppo rispettosi delle regole in corsa, e coinvolgere Riccardo, accusato di essere stato protagonista in precedenza di scorrettezza. L'intervistazione dell'accusa da parte di Brambilla è tanto più grave se si tiene conto che il suo essere coinvolto così drammaticamente nell'incidente, per lui che era in ultima fila, è stato proprio dovuto — se vogliamo essere rigorosi — alla sua irruenza di avvio. Tra i piloti che sono tra i responsabili di non aver permesso al direttore di corsa un allineamento ottimale a macchine ferme, c'era anche Brambilla, come dimostrano le tante foto e filmati di quel giorno.

Come dire: chi non ha peccati, non è giusto inferisca sul collega che viene «indiziato» per non aver rispettato quelle famose «linee bianche» di delimitazione piste che hanno un valore orientativo e non di muro invalicabile, come ora si pretende affermare a livello giudiziario.

E se proprio si vuole arrivare a creare aree di colpevolezza scatenanti e non sul momento più reale dell'impatto, allora bisogna tener conto dei tanti fattori concatenabili in una vicenda del genere.

Ci soccorrono per questo alcune interviste che realizzammo nei giorni di Monza, in un giro di esperti modenese che conoscono certo più di tanti giudici di fresco conto (e non i riferiamo tanto ai magistrati) il mondo delle corse nei suoi molteplici contenuti, specie per quanto attiene a regolamenti e sicurezza. Non sono solo le «linee bianche» ad assumere significante valore di responsabilità negli incidenti come quelli di Monza. Incidenti che, comunque, rientrano nell'alveo stesso delle corse in sé. In quell'alveo che, come ha dovuto ammettere l'abituale dissacrante redattore de «La Repubblica», accreditano statisticamente alla F.1 un indice bassissimo di pericolosità: 19 piloti scomparsi negli ultimi 19 anni, in 316 Gran Premi. Cioè «un rischio dello 0 virgola qualche cosa, cioè un rischio bassissimo» come ha dovuto ammettere il saccente collega.

A VOLER ANDARE A CACCIA DI CON-CAUSE «SCATENANTI» INCIDENTI DI CORSA, NON È CERTO EQUANIME RESPONSABILIZZARE SOLO (COME NEL CASO-PATRESE) MANOVRE SULLA DELIMITAZIONE DELL'ASFALTO-PISTA

La «linea» degli equivoci

Quello che successe sull'autodromo di Monza nel Gran Premio d'Italia ha rinfocolato polemiche. Si parlò di tante cause, concause e soluzioni possibili. Ora queste ultime hanno assunto un significato fondamentale. Per questo su quanto accadde a Monza abbiamo più volte parlato e discusso con persone che l'automobilismo l'hanno vissuto in momenti di maggiore agone sportivo, rispetto alla versione attuale che si vuole paragonata a quella di un «circo spettacolo».

«Il primo grosso errore della giornata fu quello di far partire Peterson con una macchina differente da quella con cui si qualificò — dice il m.o Ugolini — Non si trattava di un muletto, ma di una macchina differente che non aveva compiuto un solo giro sull'impianto di Monza. La sua regolazione pertanto un solo giro sull'impianto di Monza. La sua regolazione importante. Una vettura preparata troppo in fretta per poter dare delle garanzie effettive, senza voler togliere niente all'efficienza degli attuali meccanici dei teams. In Germania lo stesso staff della Ferrari aveva ammesso che il muletto, una T3 utilizzata anche nelle prove di qualificazione, non era stata curata come le vetture da gara scelte dai piloti. Figuriamoci pertanto una vettura che non era scesa neanche in pista! In un caso del genere bisogna concedere e obbligare Peterson a compiere almeno 15-20 minuti di prove altrimenti relegarlo in fondo allo schieramento».

In effetti una norma opportuna esiste o esisteva in quel regolamento internazionale, che certo non viene applicato con quella serietà che sarebbe opportuna nell'abituale caccia al compromesso col risultato però, che a guasto fatto, poi un giudice può trovarne la validità se ne sente parlare, come è capitato a Patrese per la «linea bianca».

«Per quanto riguarda la partenza — continua — dovremmo avere un modo unico sia per la gara di F.1 sia per la gara di Turismo gr. 1 o formula Monza. Calcolando che un pilota potrebbe iniziare la sua carriera dalle formule minori bisognerebbe creare quei presupposti di professionalità che forse mancano quando si arriva ai massimi vertici. Si è fatto certo qualcosa. Negli anni 50 e 60 non era raro che le partenze fossero date da insperate autorità, bandiere che rimanevano sotto i piedi, e tanti episodi analoghi. Un modo unico di partenza con il semaforo che potrebbe essere collegato con una serie di cellule in grado di scoprire le partenze anticipate. A tale proposito si potrebbero «annegare» nell'asfalto quegli stessi sensori dei semafori. Quelli che ci sono agli incroci per regolare i tempi secondo le intensità di traffico sulle corsie. Quei tubi si mettono dove vi è la linea bianca di ogni vettura. Quando si accende la luce rossa si attivano i sensori, questi rimangono attivati sino a quando non scatta la luce verde. Il tutto collegato con un pannello in sala "monitor" in modo che si possa registrare tutto come avviene con i circuiti video per il controllo delle varie parti del tracciato. In un caso del genere nessuno potrebbe sfuggire e le partenze sarebbero di certo meno sventate».

Proseguendo in un'analisi di questi problemi, sentiamo un ex costruttore: «Si fanno delle prove molto tirate — dice Stanguellini — con gomme sofisticate, si guarda al centesimo forse il millesimo di secondo e poi abbiamo un allineamento

che ti dà il medesimo svantaggio sia con un ritardo di 1 centesimo sia con un ritardo di 1 secondo. La cosa non è molto consona. Creare maggiore distacco, proporzionale ai ritardi in tempi, sarebbe una possibile soluzione. Di difficile soluzione su alcuni circuiti, ma allora il discorso diventa troppo ampio e bisognerebbe mettere in discussione certi organi sportivi che sono in mano a incompetenti. Con il metodo attuale di partenze si annulla in pratica l'esito di una serie di prove di qualificazione. Chi è dietro arriva a ridosso dei primi quasi subito, anticipando la partenza».

«I regolamenti attuali si potrebbero migliorare di certo — continua — ma sarebbe già sufficiente che venissero applicati. Un tempo il minimo sbaglio veniva punito con delle sanzioni anche pesanti. Bisognerebbe applicare nuovamente i minuti di penalizzazione, per tutti non solo per i primi. A tale proposito il regolamento è carente, secondo il mio punto di vista, bisognerebbe che fosse instaurata una bandiera con cui comunicare ufficialmente al pilota che è penalizzato. L'attuale comunicazione ai box può non essere sufficiente. Il pilota deve essere portato e conoscenza di questo stato di fatto. Non solo dai box ma anche dal direttore di corsa. Casi come quello di Monza ne sono successi sempre. Allora avveniva più per gusto meccanico che per partenze anticipate. Ora per fortuna l'evoluzione dell'automobilismo ha portato ad una sicurezza molto maggiore».

Il problema dell'errore umano è da mettersi in bilancio, al primo posto delle cause da cui scaturiscono incidenti. Proprio a Monza, in attesa della seconda partenza, furono notati alcuni piloti (stiamo parlando dei piloti di F.1) che fumavano abbastanza nervosi. Dove pensate che abbiamo preso e messo sigarette, accendiamo o fiammiferi?

«Da una tasca della tuta». Avete letto bene. Accendini a gas, quelli di tutti i giorni in plastica trasparente. Il tutto infilato sotto una tuta che il pilota si mette per ripararsi dal fuoco. Poi ci si mette una sorgente di scintilla e di fiamma. Poco tempo prima il pronto intervento degli uomini della CEA aveva evitato una catastrofe ma alcuni piloti non se ne curano.

Un altro episodio sintomatico è avvenuto invece nella gara di F.3. Un pilota si è fermato fuori pista per avaria meccanica (mancanza d'accensione). Ovvio al danno, forse solo un filo staccato, il pilota è risalito in macchina e voleva partire per far rientro ai box, visto che si era al penultimo giro. Innestata la marcia, si voleva immettere in pista senza essersi allacciato le cinture e portando il casco sulle ginocchia prima del volante. Solo il deciso intervento del commissario impedì che il pilota concludesse la sua azione.

Pensiamo che casi analoghi ne succedano abbastanza spesso per cui sarebbe bene che gli interventi dei commissari di percorso fossero più incisivi e la loro professionalità, nel comunque tenere le scorrettezze, adeguata ai tempi. Questo in particolare tenendo conto che in molti, del settore sportivo, si sono lamentati per la presenza di tanti soloni che hanno immancabilmente fatto sentire la loro voce facendo sfoggio di «sapienza» in un evento luttuoso, sui giornali. Con le conseguenze che sappiamo, all'origine del deciso intervento della Magistratura.

Le interviste sono di A. STEFANINI

la documentazione
CODICE '80
il buono e
il cattivo

**CONTINUA NEL
PROSSIMO NUMERO**



IL «PIGLIATUTTO» '79

LA FERRARI HA LETTERALMENTE SBANCATO IL MONDIALE F. 1 '79 ● Dopo 18 anni si è rinnovata una doppietta finale dei suoi piloti nel Campionato del Mondo ● Il trionfo precedente fu nel 1961, quando Phil Hill conquistò il titolo mondiale con 34 punti davanti a Wolfgang von Trips, rimasto ucciso in quel tragico GP di Monza ● In quell'anno su 8 GP disputati Phil Hill si aggiudicò quelli del Belgio e d'Italia, von Trips vinse in Olanda e Inghilterra: ad essi si aggiunse poi la vittoria di Baghetti nel GP di Francia ● Nel 1979 Schecter si è laureato campione con 51 punti davanti a Villeneuve con 47, con tre GP vinti da ciascuno dei due piloti: per Schecter GP di Belgio, Monaco e Italia, per Villeneuve quelli di Sudafrica, USA Est e West ● La FERRARI vince anche la COPPA COSTRUTTORI con ben 113 punti: un record assoluto! In tema di record bisogna aggiungere quello rinnovato dei meccanici di Maranello, che anche a Watkins Glen hanno cambiato le gomme alla Ferrari di Villeneuve in soli 17" creando quella frustrazione nella squadra Williams che ha visto ripartire Jones dai boxes con quella gomma non serrata che poi ha perso al 32. giro.

WATKINS GLEN - E' tornato lo champagne, sul podio di Watkins Glen, che per una volta ha sostituito il succo d'arancia di Jones. Ma quanta paura! Jones stava per vincere, era stato dietro alla Ferrari di Villeneuve per 31 giri, poi era passato a condurre una gara iniziata sotto la pioggia battente, ma terminata con l'asciutto, il che a metà gara ha costretto tutti i piloti a cambiare gomme dopo essere partiti con quelle da pioggia (esclusi Andretti e Piquet).

Jones è andato ai box subito dopo che si era fermato Villeneuve, ed è ripartito in ritardo rispetto al pilota della Ferrari. Si è innervosito quando ha visto che i meccanici della T4 di Gil avevano messo meno dei suoi a cambiare le 4 ruote. Alan non ha aspettato che la ruota posteriore destra fosse ben stretta. Era per lo meho secondo Jones, ma ha perso la ruota e per lui

la corsa è terminata al trentaseiesimo passaggio.

Villeneuve è stato comunque stupendo, coadiuvato da una Ferrari come sempre altamente affidabile, con meccanici che immancabilmente cambiano le gomme a tempo di record. Per lui la vittoria è venuta

facile, in una corsa che l'ha visto praticamente in testa da bandiera a bandiera. Con questi 9 punti (la prima vittoria nella seconda parte della stagione e terza nell'annata) Villeneuve con 47 punti è secondo in classifica mondiale. Commenta la giornata del Glen con

la doppietta Ferrari nella classifica mondiale piloti.

Poteva, doveva essere una doppietta anche sul traguardo della Ferrari pigliatutto, i primi due posti e la coppa "Costruttori"; di più Enzo Ferrari non poteva sperare all'inizio dell'anno. I tifosi del Cavallino, impazziti qui a Glen, lo saranno in tutto il mondo.

Partito in testa sotto l'acqua battente, Villeneuve è stato primo per metà gara. Poi, mentre la pista si stava asciugando, Jones lo ha passato.

Schecter, uscito di pista alla prima curva dopo la partenza, è passato diciassettesimo al termine del primo giro. Aveva già rimontato bene grazie alle Michelin-pioggia portandosi in quarta posizione al settimo giro. Poi Jody ha fatto da "cavia", è entrato ai box prima di Villeneuve e Jones a cambiare le gomme. Il team Ferrari faceva conto sui tempi di Schecter per richiamare Villeneuve, in quel momento secondo dietro Jones. Quando Schecter ha cominciato ad andare più forte di Villeneuve, Marco Piccinini ha richiamato il canadese.

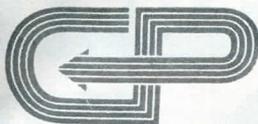
I meccanici, stupendi, impiegano diciassette secondi per cambiare le gomme. Subito dopo Jones rientra anche lui, cambia le gomme nel doppio del tempo della Ferrari. Parte troppo presto, non ha la ruota posteriore destra ben bloccata e la perde in pista senza danni per lui.

Ormai la supremazia Ferrari è schiacciante! In testa due Ferrari, Villeneuve sta per diventare vicecampione del mondo, perché il suo più diretto avversario in classifica mondiale, Lafite, si è autoeliminato al sesto giro, facendo un testacoda all'ingresso del rettilineo di arrivo e finendo contro il guardrail. Villeneuve, in quel momento in testa, poteva anche fermarsi e sarebbe stato ugualmente vice-cam-

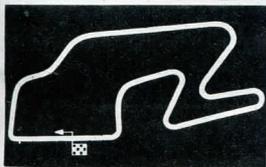
Giancarlo Cevenini

CONTINUA A PAGINA 37





USA-est



COSI' (in 24) al VIA

1. FILA

Nelson Piquet (Brabham-Parmalat) 1'36"914
Alan Jones (Saudia-Williams) 1'35"615

2. FILA

Jacques Laffite (Ligier-Gitanes) 1'37"066
Gilles Villeneuve (Ferrari 312 T4) 1'36"948

3. FILA

Carlos Reutemann (Lotus-Martini) 1'37"872
Clay Regazzoni (Saudia-Williams) 1'37"128

4. FILA

Jean-Pierre Jabouille (Renault-Elf) 1'38"218
René Arnoux (Renault-Elf) 1'38"195

5. FILA

Didier Pironi (Brabham-Tyrrell) 1'38"823
Ricardo Zunino (Brabham-Parmalat) 1'38"509

6. FILA

Keke Rosberg (Olympus-Wolf) 1'39"035
Jean-Pierre Jarier (Candy-Tyrrell) 1'38"823

7. FILA

Hans Stuck (ATS) 1'39"329
John Watson (McLaren-Marlboro) 1'39"233

8. FILA

Jody Scheckter (Ferrari 312 T4) 1'39"576
Derek Daly (Candy-Tyrrell) 1'39"468

9. FILA

Bruno Giacomelli (Alfa Romeo) 1'40"277
Mario Andretti (Lotus-Martini) 1'40"144

10. FILA

Elio De Angelis (Shadow) 1'40"625
Riccardo Patrese (Arrows-Warsteiner) 1'40"337

11. FILA

Patrick Tambay (McLaren-Marlboro) 1'40"731
Marc Surer (Ensign) 1'40"645

12. FILA

Jacky Ickx (Ligier-Gitanes) 1'40"745
Emerson Fittipaldi (Copersucar) 1'40"741

L'altalena della corsa

GIRI	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10.	VIL	JON	REG	SCH	JAB	ARN	JAR	DAL	PIR	ROS
20.	VIL	JON	SCH	REG	JAB	ARN	DAL	STU	PIR	DEA
30.	VIL	JON	ARN	DAL	SCH	STU	WAT	PIR	DEA	FIT
40.	VIL	SCH	PIR	ARN	DAL	STU	DEA	WAT	PIQ	FIT
50.	VIL	ARN	PIR	DAL	DEA	STU	WAT	PIQ	FIT	FIT

quindicesima prova mondiale F.1

● **Organizzazione:** SCCA, P.O. Box 22476, Denver (Colorado) Stati Uniti d'America - Circuito di Watkins Glen (New York) di 5.435 metri - 59 giri pari a km 320,665.

● **Partenza:** ore 14,39 locali

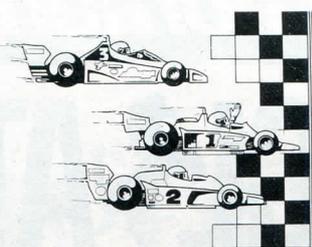
● **Condizioni atmosferiche:** PROVE, venerdì pioggia, sabato coperto, freddo ma pista asciutta - GARA, pioggia nella prima parte, poi man mano pista asciutta.

● **Direttore di corsa:** Barry Martin

● **Spettatori:** 90.000

● **Organizzazione:** 4

● **Sicurezza:** 6



PILOTA	MACCHINA	GIRI	TEMPO	DISTACCO
1. Villeneuve	Ferrari 312 T4	59	1.52"17"734	—
2. Arnoux	Renault Elf	59	1.53"06"521	48"787
3. Pironi	Candy-Tyrrell	59	1.53"10"933	53"199
4. De Angelis	Shadow	59	1.53"48"246	1'30"512
5. Stuck	ATS	59	1.53"58"993	1'41"259
6. Watson	McLaren-Marlboro	58	1.52"34"907	a 1 giro

Così (in 7)

al **TRAGUARDO**

1° VILLENEUVE
(Ferrari 312 T4)
a 171,294 kmh

7. Fittipaldi (Copersucar) a 5 giri

I RITIRATI

Classifica Mondiale Piloti '79	(finale)												TOTALE GEN				
	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
Scheckter	—	1	6	6	3	9	9	30	—	2	3	3	6	9	3	—	51
Villeneuve	—	2	9	9	—	—	—	20	6	—	6	—	6	6	6	9	47
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	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Reutemann	6	4	2	—	6	3	4	20	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Arnoux	—	—	—	—	—	—	—	0	4	6	—	1	—	—	—	6	17
Watson	4	—	—	—	1	3	—	8	—	3	2	—	—	—	1	1	15
Pironi	—	3	—	—	1	4	—	8	—	—	—	—	—	—	2	4	14
Jarier	—	—	4	1	2	—	—	7	2	4	—	—	—	1	—	—	14
Andretti	2	—	3	3	4	—	—	12	—	—	—	—	—	2	—	—	14
Jabouille	—	—	—	—	—	—	—	0	9	—	—	—	—	—	—	—	9
Lauda	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	—	—	4
Piquet	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	3	—	—	—	3
De Angelis	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Ickx	—	—	—	—	—	—	—	0	—	1	—	—	2	—	—	—	3
Mass	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	3
Patrese	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Stuck	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Fittipaldi	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1

Coppa Costruttori Formula 1	(finale)												TOTALE GEN				
	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
Ferrari	—	3	15	15	3	9	9	54	6	2	3	9	6	15	9	9	113
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	4	28
Renault	—	—	—	—	—	—	—	0	13	6	—	1	—	—	—	6	26
McLaren	4	—	—	—	1	3	—	8	—	3	2	—	—	—	1	1	15
Brabham	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	3	—	—	7
Arrows	—	—	—	—	2	1	—	3	—	—	1	—	1	—	—	—	5
Shadow	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—	—	3	3	3
ATS	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Copersucar	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1

NESSUN PRIMATO

● **sul GIRO**

Nelson Piquet (Brabham BT 49), il 51. giro in 1.40"054, media 195,497 kmh

● **primato imbattuto**

Jean-Pierre Jarier (Lotus 79) in 1'39"557, media 196,474 kmh (1978)

● **sulla DISTANZA**

Gilles Villeneuve (Ferrari T4) media 171,294 kmh

● **primato imbattuto**

Carlos Reutemann (Ferrari T3) media 190,795 kmh (1978)

LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio di Argentina, in programma il 13 gennaio 1980 a Buenos Aires

I GIRI più VELOCI di ognuno

Piquet	51.	1'40''054	Scheckter	45.	1'43''574	Rosberg	17.	2'01''546
Watson	52.	1'40''264	Patrese	44.	1'46''278	Reutemann	5.	2'01''981
Villeneuve	38.	1'42''029	Jones	33.	1'47''622	Zunino	25.	2'02''393
Arnoux	48.	1'42''029	Regazzoni	29.	1'48''378	Tambay	15.	2'03''637
Pironi	56.	1'42''108	Fittipaldi	48.	1'53''048	Andretti	14.	2'04''813
De Angelis	41.	1'42''147	Surer	30.	1'57''377	Laffite	3.	2'08''018
Daly	49.	1'42''887	Jabouille	17.	1'59''049	Ickx	2.	2'10''062
Stuck	44.	1'43''400	Jarier	17.	2'00''685			

Record di meccanici la domenica mattina

WATKINS GLEN - Prove libere di domenica mattina, rinviate prima di un'ora, poi di un'altra per pulire la pista sporca d'olio.

Villeneuve si accorge che il suo motore perde olio e i bravi meccanici di Maranello devono tentare di battere il record (58 minuti) per rimettere un motore nuovo.

Laffite fa il miglior tempo ma alla fine accusa un problema al motore. Non si sa bene cosa, una perdita d'olio e la frizione che non va come Jacques vorrebbe, i meccanici riparano. Anche i meccanici di Tyrrell tentano di cambiare il motore a Pironi e ci riescono.

Provano tutti, o quasi, con il pieno. L'Alfa con Giacomelli ha metà serbatoio pieno e ottiene il settimo tempo, mentre Brambilla, che è riserva, è leggermente più indietro. Ecco i tempi:

Laffite	1'38''01	Tambay	1'43''43
Jones	1'40''09	Daly	1'43''44
Villeneuve	1'40''63	Ickx	1'43''57
Regazzoni	1'40''78	Stuck	1'43''63
Scheckter	1'41''51	Reutemann	1'44''19
Watson	1'41''73	Rosberg	1'44''48
Giacomelli	1'41''93	Zunino	1'44''84
Jarier	1'42''32	Pironi	1'44''89
Brambilla	1'42''75	De Angelis	1'44''98
Arnoux	1'43''03	Patrese	1'45''78
Jabouille	1'43''08	Surer	1'47''93
Piquet	1'43''21	Fittipaldi	1'48''00
Andretti	1'43''36		

la PAGELLA

PILOTI VOTO MACCHINE

Villeneuve, Scheckter, Jones	10	Ferrari, Williams
De Angelis, Arnoux, Piquet	9	Renault, Brabham
Stuck, Fittipaldi, Daly	8	Tyrrell
Watson, Pironi, Jabouille	7	McLaren, ATS, Ligier
Patrese, Tambay, Andretti, Jarier	6	Copersucar, Alfa
Zunino, Rosberg	5	Shadow, Lotus
Regazzoni, Surer	4	Arrows
n.c.: Laffite, Giacomelli, Ickx, Reutemann	3	

il più e il meno



SFORTUNATO

+ Jones
- Pironi

COMBATTIVO

+ Scheckter
- Surer



FORTUNATO

+ ATS
- Williams

EFFICACE

+ Ferrari
- Arrows

Concluso il Trofeo Candy

WATKINS GLEN - Gilles Villeneuve ha vinto il trofeo Candy, «guida pulita», con 14 punti davanti a De Angelis, 6 punti, Arnoux e Scheckter 5, Pironi 1. La classifica finale del trofeo «Candy-guida pulita» vede in testa con 77 punti Alan Jones, che riceverà il trofeo dalla FIA in dicembre a Parigi.

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempi 1978	pilota	vettura	Venerdì		Sabato	
			I	II	III	IV
1'39''742 (Williams FW 06)	Jones	Williams FW07	—	2'37''747	1'37''26	1'35''615
—	Piquet	Brabham BT 49	2'17''55	—	1'38''03	1'36''914
1'39''820 (Ferrari T3)	Villeneuve	Ferrari 312 T4	2'00''06	2'01''437	1'42''18	1'36''948
1'40''228 (Ligier JS 7)	Laffite	Ligier JS 11	—	—	1'36''26	1'37''066
1'41''855 (Shadow DN9)	Regazzoni	Williams FW07	2'06''58	—	1'38''00	1'37''128
1'39''179 (Ferrari T3)	Reutemann	Lotus 79	2'02''32	—	1'43''16	1'37''872
1'42''543 (Surtees TS 20)	Arnoux	Renault RS 12	2'03''83	3'46''012	1'40''26	1'38''195
1'40''136 (Renault RS 01)	Jabouille	Renault RS 11	2'03''82	—	1'40''81	1'38''218
—	Zunino	Brabham BT 49	—	—	1'40''88	1'38''509
1'41''815 (Tyrrell 008)	Pironi	Tyrrell 009	—	—	1'40''34	1'38''823
1'40''034 (Lotus 79)	Jarier	Tyrrell 009	—	—	1'41''25	1'38''823
1'41''773 (ATS 02)	Rosberg	Wolf WR 9	—	—	1'40''82	1'39''035
1'40''000 (Brabham BT46)	Watson	McLaren M 29	2'06''86	—	1'39''29	1'39''233
1'41''681 (Shadow DN9)	Stuck	ATS D-1 03	—	—	1'40''61	1'39''329
1'42''179 (Ensign 177)	Daly	Tyrrell 009	2'18''78	—	1'41''72	1'39''468
1'40''762 (Wolf WRS)	Scheckter	Ferrari 312 T4	2'00''54	2'11''089	1'41''82	1'39''576
1'38''114 (Lotus 79)	Andretti	Lotus 79	2'06''08	—	1'40''18	1'40''144
—	Giacomelli	Alfa Romeo 179	2'10''21	—	—	1'40''277
—	Patrese	Arrows A2-1	—	—	1'41''81	1'40''337
—	De Angelis	Shadow DN 9	2'04''15	—	1'41''00	1'40''625
—	Surer	Ensign N 179	—	—	—	1'40''645
1'41''974 (McLaren M26)	Tambay	McLaren M 29	2'11''13	—	1'43''31	1'40''731
1'40''820 (Copersucar F5A)	Fittipaldi	Copersucar F6A	—	—	—	1'40''741
—	Ickx	Ligier JS 11	—	—	1'46''45	1'40''745
—	Brambilla	Alfa Romeo 179	2'05''80	2'24''957	1'40''14	1'40''789
—	Lammers	Shadow DN 9	—	3'10''436	1'44''16	1'40''824
1'43''023 (Lotus 78)	Rebaque	Rebaque HR 100	2'16''77	—	—	1'43''060
—	Ribeiro	Copersucar F5A	—	—	—	1'45''183
1'44''286 (Merzario 02)	Merzario	Merzario A4	—	—	—	1'49''318
—	Mass	Arrows A2-2	2'06''86	—	—	—

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

VILLENEUVE NON ENTRA NEL «COMITATO»

La GPDA si schiera per Patrese

WATKINS GLEN - Anche per i piloti e non solo per la religione il numero perfetto è il 3. Infatti, dopo due riunioni in cui non si era riusciti a formare ed ufficializzare la nuova «Gran Prix Driver Association», alla terza, qui a Watkins Glen venerdì pomeriggio è stata varata con votazione unanime la costituzione dell'Associazione di Piloti da Gran Premio. Con un minuscolo comunicato ne è stata annunciata la costituzione, sabato mattina:

«I piloti da Gran Premio — si legge nel comunicato — hanno ricostituito la "Associazione dei Piloti da Gran Premio". Un comitato di sei piloti è stato eletto come segue: presidente Jody Scheckter, componenti Emerson Fittipaldi, Jean-Pierre Jarier, Alan Jones, Jean-Pierre Jabouille e Nelson Piquet. Questo comitato cercherà con i costruttori di Formula 1 e la FISA di risolvere e discutere tutti gli aspetti connessi con la sicurezza nelle corse di Formula 1. I piloti hanno demandato al comitato di prendere ogni decisione».

Da questo striminzito comunicato, però, è stato possibile, interrogando alcuni piloti, capire tante cose. Innanzi tutto, mentre si è parlato di FISA, per quanto concerne la FOCA essa non è stata menzionata e sono stati accumulati tutti insieme i costruttori di Formula 1 appartenenti o meno alla associazione di cui Bernie Ecclestone è il presidente.

Quali sono i punti importanti su cui la nuova associazione dovrà lavorare in futuro? Da indiscrezioni trapelate attraverso frasi mozzate dei vari componenti la associazione, abbiamo potuto capire di più. La nuova G.P.D.A. vuole innanzitutto rivedere tutto ciò che concerne la sicurezza dei circuiti. Desidera discutere con i responsabili della FISA la ristrutturazione delle misure di sicurezza su tutti i circuiti interessati al campionato del mondo, far sì che una lista di lavori da effettuare venga consegnata un anno prima ad ogni responsabile del circuito in modo che possano provvedere alla effettuazione dei lavori in tempo utile. Per loro non esistono pregiudizi su questo o quel circuito purché i lavori necessari e da loro dettati vengano effettuati.

Due mesi prima dell'effettiva data del Gran Premio un rappresentante del comitato, assieme ad un rappresentante della FISA, ispezioneranno il circuito se quanto richiesto in precedenza non dovesse essere stato effettuato provvederanno alla richiesta della cancellazione dal calendario di detto Gran Premio. I piloti si riuniranno in assemblea plenaria ogni tre Gran Premi e tutte le volte che ce ne sarà bisogno, mentre dopo ogni Gran Premio si riunirà il «comitato dei sei» per discutere il comportamento di coloro che si sono comportati indiscriminatamente nella gara precedente. Essi esamineranno tutte le prove raccolte e dopo convocheranno l'assemblea generale per discutere le cose e — se necessario — verrà chiesto alla autorità sportiva di intervenire. I rapporti con la stampa verranno incrementati in modo da dare versioni esatte e non lasciare addito a differenti e non controllate versioni perché male informati. Hanno capito che debbono dire la verità e non nascondersi dietro un mutismo che a volte fa solo fantasticare.

La prima vera decisione è stata presa sabato mattina con un comunicato ufficiale firmato da tutti i piloti in difesa di Riccardo Patrese. Le stesse persone che l'anno scorso a Watkins Glen misero sotto accusa il pilota italiano hanno firmato un documento con il quale si scagionano completamente Riccardo Patrese.

Abbiamo chiesto a Gilles Villeneuve come mai non ha voluto entrare a far parte del comitato dei sei, e la sua risposta ci è sembrata alquanto decisa: «Non mi hanno proposto nulla e non mi sono presentato».

Tradito da una gomma Scheckter mentre poteva coronare la doppietta

CONTINUAZIONE DA PAG. 33

pione del mondo. Alle sue spalle, Scheckter, la supremazia è totale.

Per tredici giri i due fanno ribollire il Glen pieno di tifosi ferraristi, poi la sfortuna più nera blocca Scheckter, autore di una delle più belle gare assieme a quella della Germania di un anno fa. Fora una gomma e nel rettilineo il pneumatico scoppia. Per Jody è la fine. Sarà lui ad andare a prendere il pneumatico in mezzo alla pista, per evitare incidenti ai suoi compagni.

Ferrari più che meritatamente sul podio, Villeneuve uomo di punta, Scheckter gran cacciatore, un titolo mondiale fra i più meritati. Vanche rispetto a quelli di Laud, perché conquistato con una macchina tecnicamente inferiore alle altre, ma con una affidabilità "da fantascienza".

La Williams ancora una volta è stata all'altezza della sua fama. Jones prima alla caccia di Villeneuve, poi in testa. La supremazia della Williams non si discute, alle sue spalle per 20 giri in quarta posizione Regazzoni, poi Clay è uscito quando ha tentato di passare Piquet toccandolo. La Williams poteva vincere qui a Glen, ma Villeneuve è stato inesorabile ed il box di Maranello, con la sua perfetta organizzazione, ha mandato in "tutti" l'organizzazione "araba", che ha cambiato le gomme con 31 secondi di fermata al box, ed in più con una ruota non bloccata.

Nessuna delle macchine della "Mecca" è giunta al traguardo, così come nessuna macchina della Ligier è arrivata. L'unica che poteva impensierire il grande Gilles in classifica mondiale. E' stata una débauche completa per la Ligier, partita bene ad inizio anno, e terminata malissimo a fine stagione. Sia Laffite che Ickx (alla sua ultima corsa) sono usciti di pista nello stesso posto, nella curva che immette nel rettilineo d'arrivo. Faceva uno strano effetto vedere le due macchine a lato della pista che si voltavano le spalle come indispettite di questo finale di stagione.

È visto che vi abbiamo parlato di débauche, la Lotus ha colto la palma della inefficienza più completa. Il "povero" Reutemann è uscito di pista cercando di recuperare l'estintore, che sganciandosi, gli si era infilato nell'abitacolo e gli impediva di frenare. L'ha cercato con la mano, ma nel fare questo ha perso per un attimo il controllo della vettura e per lui la sua ultima corsa Lotus è finita nelle reti.

L'altra Lotus, quella affidata al campione del mondo uscente Andretti, è sempre stata in fondo a combattere gli avversari, poi "finalmente" si è rotto il cambio e Chapman ha abbandonato precipitosamente il circuito a bordo del suo elicottero e non ha voluto parlare con nessuno. Un'annata più nera la Lotus non poteva incontrare, era all'apice solo un anno fa, ora è nella polvere. Sarà dura per Chapman risolvere, oltre ai problemi tecnici anche quelli dei piloti. E non è poco.

Lungamente in fila indiana le tre Tyrrell in gara, poi a poco a poco

dal gruppone centrale le 009 sono incominciate a sparire. Prima Jarrier, poi Daly, alla fine Pironi ha resistito alle marea di macchine che si ritiravano davanti a lui e senza infamia e senza lode è arrivato terzo. I limiti della macchina sono quelli che sono, c'è bisogno di una vettura nuova, lo vuole principalmente lo sponsor che ha messo tanti miliardi nel team.

La prestazione della Renault è stata molto buona, ma poteva andare meglio per la Casa francese come risultato globale. Il secondo posto di Arnoux, per la seconda volta quest'anno, è un risultato più che buono, visto come era andata la corsa nei primi giri. Poteva prendere altri punti la Renault se Jabouille ad un certo momento non avesse rotto il motore. E' stata un'annata (la seconda parte solo) buona per la Casa francese.

Le tante belle fiammate di speranza della Brabham sono state ben presto spente dalla pioggia del Glen che ha ridimensionato i due piloti, scarsi di esperienza in occasioni drammatiche, di emergenza. Comunque la macchina "c'è", lo ha dimostrato in prova, ma in gara non è esistita.

La McLaren, con la scarsa affidabilità che ormai le è cronica, ha raggiunto un punto sperato con Watson, mentre Tambay ha rotto il motore. La macchina ha i limiti che tutti conosciamo, c'è bisogno di una nuova, competitiva, e forse arriveranno altri piloti, la McLaren o chiude o ritorna per la Marlboro ai patti di una volta, altrimenti la casa delle sigarette chiude i suoi "rubinetti d'oro".

La colonia italiana qui a Glen è rimasta entusiasta della vittoria della più italiana delle marche, la Ferrari, ma sul finire dei 59 giri è salita alle stelle la "febbre", non solo per Villeneuve, ma anche per Elio De Angelis, autore della più bella corsa della sua carriera, una corsa accorta, una guida con innata classe che alla fine lo portava ad essere quarto. Tre punti in classifica mondiale, sono un regalo stupendo per il ragazzo romano e per il suo team, e può con questo exploit dell'italiano entrare nella FOCA il prossimo anno.

Ad onore del giovane italiano c'è che la quarta posizione è proprio sua, tutta sua, perché la macchina è quel "catorcio" che è, e solo un bravo pilota lo poteva portare nelle alte zone della classifica.

Quanto alle Arrows di Patrese... è meglio sorvolare su questa macchina, sotto l'acqua accentuava ancora di più l'inguidabilità cronica che ha, è ora di abbandonarla, come è stato alla fine per Patrese, e ci sembra proprio vero.

L'Alfa Romeo la lasciamo per ultima perché non ha fatto nulla... Giacomelli sotto l'acqua non ha neppure compiuto un giro, nella curva si è messo di traverso per evitare Rosberg uscito di pista. Che dire? Una giornata sfortunata, che si è aggiunta a quella delle prove di sabato, quando Brambilla non si è qualificato, altro rimpianto di questa giornata nera per l'Alfa. Vista la pioggia, forse se c'era Vittorio Brambilla, si poteva sperare in un piazzamento. Ma inutile recriminare, l'Alfa ha bisogno di un pilota che sappia mettere a punto bene

Smette anche ICKX

Ickx al volante della Ligier, con Laffite
Ickx at the wheel of Ligier, with Laffite



Correrà solo a LE MANS e... la MILANO - S. REMO!

WATKINS GLEN. E' stata l'ultima corsa questa per Jackie Ickx a bordo della Ligier dove ha sostituito l'infortunato Depailler. Il belga, a cui abbiamo chiesto quale è stato il momento più bello della sua carriera, ci ha detto: « Non so, dovrei guardare a tutti gli anni che ho corso, perché è stata una vita molto intensa e ricca di soddisfazioni; così a sangue freddo non saprei dire... ».

— Da quanti anni corri?

— « Se calcoliamo anche le moto, da 19 anni, non poco, vero? ».

— Che cosa farai ora che abbandoni le corse?

— « Correrò in bicicletta, il Giro d'Italia, il Tour de France ecc. ».

— Scherzi a parte, rimani nel giro delle corse?

— « Sì, il mio ritiro è definitivo. Se ritornerò alle corse lo farò solo per disputare la 24 Ore di Le Mans e nessun'altra gara. Dopo il Glen andrò a fare due gare, una a Laguna Seca e l'altra in un altro circuito ancora da decidere. Poi stop, salvo Le Mans, se la Porsche vi parteciperà, oppure con un'altra macchina competitiva. Rimarrò nel giro delle corse solo marginalmente, non come mio lavoro principale. Quello lo farò nell'agenzia di promozione che ho già da dieci anni in Belgio e mi occuperò del circuito di Francorchamps ».

— E le corse in bici, per tenerti in allenamento?

— « Ti giuro che ci penso molto, credo che tenterò l'avventura di fare una qualche classica tipo la Milano-Sanremo o il Giro di Lombardia... ».

— Ma con che bicicletta?

— « Merckx, è ovvio... ».

la macchina. Speriamo in Depailler!

Il mondiale '79 passa in archivio, la Ferrari "piglia tutto" e non si ferma, a Fiorano si lavora per il 1980, la T4 modificata per l'Argentina, poi più avanti il turbo. La macchina da battere anche il prossimo anno sarà la Ferrari, come sempre un motivo di orgoglio per la Casa di Maranello, anche se la Williams è la macchina più in voga. Il prossimo anno tutti con macchine nuove, e saranno tutte delle Williams, come un anno fa erano tutte Lotus.

g. c.

Vietate alla « 500 » di INDIANAPOLIS di le vetture-ala?

NEW YORK. Si presume che il regolamento per Indianapolis 500 dell'anno prossimo stabilisca che le macchine dovranno essere vetture a pressioni di alimentazione di 48" e non vetture-ala; cioè che le macchine debbono avere la parte inferiore piatta. (C'entra lo « zampino » di FOYT?). Bisognerà vedere ora cosa succederà anche se la « CART » dispone di 35 macchine, quasi tutte di livello tecnico piuttosto alto. La guerra riguarda ora soprattutto Indy, perché senza Indy l'USAC non ha niente!

LAS VEGAS (e Daytona) insidiano la F.1 al Glen

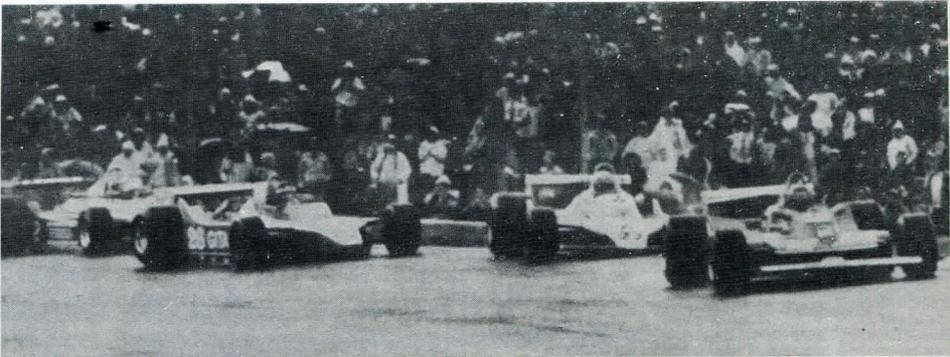
WATKINS GLEN. Al Glen c'era Bill France, il « papà » delle stock di Daytona e Hughes Carter, cugino del presidente Jimmy Carter. Infatti, Hughes con la consorte, rappresentava il capo esecutivo americano il quale ha fatto sapere, dalla voce del cugino, che tutto lo sport trova un angolo nel suo cuore, e che l'automobilismo, « simbolo di coraggio, abnegazione e tecnologia, in mano a uomini di polso », resta uno dei preferiti.

Bill France si è detto lieto di preenziare ad una gara di F. 1 che vorrebbe ardentemente a Daytona, in una forma come Long Beach: « Abbiamo facilitazioni, soldi e gente pronta a lavorare seriamente ».

Bill non ha voluto commentare la scarsa organizzazione del Glen, che tuttavia è stata oggetto di molte critiche. Per cui nella « bagarre » dei possibili sostituti ecco entrare Daytona al seguito di Las Vegas che stringe i tempi.

VILLENEUVE

«Ringrazio i
meccanici e
le Michelin»



SPECIALE AUTOSPRINT

Subito dopo il via, Villeneuve è riuscito a balzare al comando e qui precede Jones, Laffite e Reutemann

WATKINS GLEN - Il campionato del mondo è terminato con una ennesima vittoria della Ferrari e poteva essere anche una doppietta come era accaduto in Sudafrica, sempre sotto la pioggia come qui in America.

Gilles Villeneuve, dopo la corsa, così ha commentato la sua gara: «Già in Sud Africa con le nostre macchine e le gomme Michelin avevamo dimostrato che non avevamo rivali. Qui in America la cosa non poteva che ripetersi. Ho avuto la segnalazione di cambiare le gomme al momento giusto e i meccanici sono stati molto bravi in quanto l'hanno effettuata in solo 17". D'altronde i meccanici della Ferrari sono stati bravissimi anche in mattinata, quando mi hanno sostituito il motore a tempo di record in quanto mi ero accorto che non andava. Ci sono state due gare, una sotto la pioggia e l'altra con la pista asciutta. Nella prima ho preso immediatamente la testa in quanto avevo calcolato che, mettendo il mio muso davanti a quello della macchina di Jones, avrei scelto la migliore traiettoria per la prima curva dopo il rettilineo dei box, e così è stato».

«La seconda l'ho corsa da solo, in quanto mi è mancato il mio rivale Jones, non per colpa mia. Ai box avevano deciso di far effettuare il cambio delle gomme prima a Scheckter in quanto aveva un forte distacco da me, poi quando mi hanno segnalato di rientrare ero stato appena passato da Jones in quanto con le gomme da pioggia sull'asciutto il Goodyear erano più veloci delle mie Michelin. Mi dispiace per lui, ma oggi non ci sarebbe comunque stato nulla da fare: la mia macchina andava troppo bene e con le gomme da asciutto l'avrei ripreso senz'altro. Certo, negli ultimi giri avrei potuto ancora fare molto meglio, ma visto che nessun altro mi minacciava ho pensato di preservare il motore».

«Quando sono partito avevo un po' paura in quanto il motore che mi avevano montato era un motore per le prove ed era anche poco rodato. La mia paura non era per il motore in sé in quanto i motori Ferrari sono buoni e resistenti, ma nessuno può mai sapere quello che può succedere. Verso il finale la macchina sembrava inguidabile. Ma era un problema che avevano anche gli altri ed io ho rallentato il ritmo per non rischiare di perdere una occasione di vittoria sia per me che per la Ferrari. L'anno prossimo dovrò guidare con loro in quanto il mio contratto è stato firmato sin da Monaco. Mi trovo bene con loro e sembra che loro mi vogliano bene».

«Cosa hai pensato quando Piquet è partito con le gomme da asciutto? «Con la forte pioggia che veniva giù era un suicidio partire con le gomme da asciutto, ma in queste situazioni si tratta di una scelta che a volte può risultare anche fortunata, ma quando l'acqua invade la pista come oggi certamente è impensabile tentare una soluzione perdente in partenza. Naturalmente, questo è quanto penso io, ognuno è libero di decidere per proprio conto».

«Quando ti hanno segnalato Jody al secondo posto cosa hai pensato? «Che stavamo facendo la stessa gara del Sudafrica. Poi mi hanno segnalato che Jody aveva abbandonato e mi è dispiaciuto in quanto aveva fatto una bellissima gara partendosi dal sedicesimo posto della partenza sino al secondo. E' stato un vero peccato».

René Arnoux diceva: «Non ho avuto nessun problema, mi associo a quanto detto da Gilles che ci sono state due gare differenti, una con la pioggia e l'altra con la pista semi-asciutta. Ho avuto dei problemi per riscaldare le gomme quando le ho sostituite con quelle da asciutto. In partenza non avevo le stesse gomme di Jabouille, e quindi risentivo molto dell'olio che, causa la pioggia, inondava la pista. Ho guidato con molta cautela sino a quando non si è asciugata. Una volta cambiate le gomme oltre doverle scaldare, ho perso il senso della posizione. Poi, dopo aver avuto le segnalazioni dai box ho cominciato ad attaccare tutti quelli che mi stavano davanti sino ad arrivare ad occupare la seconda posizione».

Dieder Pironi non è molto loquace, pensa più alla sua prossima squadra che al terzo posto ottenuto qui negli Stati Uniti. Alla domanda su quali problemi aveva avuto durante la gara risponde con un laconico:

«Chiedete a Tyrrell che macchina mi ha messo a disposizione. Forse, nell'effettuare il gioco delle tre macchine, mi avrà dato il muletto del muletto. In ogni modo ho fatto la mia gara e sono arrivato terzo, dando un dispiacere sia a Daly che a Jarier».

Bonaventura Franco

ZELTWEG
ANDERSTORP
GLEN: niente
F. 1 nell'80

WATKINS GLEN - Sono tre i Gran Premi che la FOCA e i piloti avrebbero «contestado» per la prossima stagione, e cioè quelli di Austria, Svezia e USA Est. Le ragioni che questi hanno addotto sono diverse, e vanno dalla insicurezza delle piste, alla scarsa ricettività dei luoghi, alla mancanza di organizzazione. Naturalmente queste gare sarebbero immediatamente sostituite da altre, come quelle a Las Vegas e Città del Messico. Una decisione ufficiale verrà presa a Parigi nella prima riunione del mese di ottobre.

**DALLO SPUNTO DI GIL ALLA PRODEZZA
DECISIVA DEI MECCANICI DELLA FERRARI
(TRA I COLPI DI SCENA SOLO 7 ALL'ARRIVO)**

Che corsa DE ANGELIS!

WATKINS GLEN - Gilles Villeneuve e Alan Jones hanno proseguito la loro lotta di Montreal sulla pista di Watkins Glen, e questa volta è stato Villeneuve che ha preso la bandiera a scacchi dopo una gran lotta con Jones. Malgrado una partenza bagnata Jones e Villeneuve hanno lottato fortemente, le Michelin di Villeneuve portando un vantaggio sulle Goodyear nei primi giri. Ma come si asciugava la pista, Jones si è avvicinato per prendere il comando al 32. giro.

Villeneuve si è fermato per le gomme da asciutto un paio di giri più tardi, e dopo una fermata velocissima, transitava quasi mezzo giro dietro la Williams, che ora era l'unica macchina con le gomme da bagnato. Al 32. passaggio Jones è entrato al box restituendo il comando a Villeneuve; è uscito dai box con la Ferrari ancora a vista, ma la attesa lotta fino alla bandiera a scacchi è stata bruscamente interrotta quando solo mezzo giro più tardi la Williams ha rallentato per fermarsi lungo il circuito, quando le si è staccata una ruota posteriore. Frank Williams le aveva fatto il segnale di uscire dai box prima che venisse stretta bene e per Alan c'era l'amara fine di una bella gara.

Dopo che la giornata è spuntata, con freddo e grigio, la pioggia cominciava a cadere proprio quando le macchine partivano per il giro di riscaldamento. Durante i giri di riscaldamento sia De Angelis e Scheckter sono riusciti a fare un testacoda nella chicane, ma sono infine arrivati alla linea della partenza dove Andretti e Nelson Piquet avevano optato di trovare aderenza con gli slicks, benché stesse sempre piovendo.

La luce è diventata verde e Villeneuve ha fatto un'altra favolosa partenza, piazzando la sua Ferrari a fianco di Jones nell'ingresso della prima curva e poi ha rischiato un testacoda quando cercava di trovare aderenza con le due ruote uscite sull'erba, ma ha preso lo stesso il comando. Più indietro Scheckter tentava di fare lo stesso, cercando di passare Laffite, ma le due vetture si sono toccate con le ruote e Jody è finito sull'erba quando si avvicinava alla seconda curva. Si è ritrovato in fondo del lotto quando è riuscito a riportare la sua Ferrari in pista.

Villeneuve ha subito cominciato a spingere dal momento in cui è passato al comando e alla fine del primo giro aveva già distanziato Jones, benché lo stesso Jones stesse andando più forte degli altri concorrenti su gomme Goodyear in pessime condizioni. Reutemann occupava il terzo posto, seguito da Laffite, Jabouille, Regazzoni, Arnoux e Pironi, questo era l'ordine dei primi alla fine del primo giro.

Con tutte le macchine che slittavano dappertutto, e tanto vicine nei primi giri, presto l'ordine è cominciato a cambiare quando diverse macchine sono andate in testa-coda, Bruno Giacomelli non terminando nemmeno il primo giro urtando il guard-rail nel tentativo di evitare Rosberg anch'egli in testacoda davanti a lui.

Al successivo passaggio Jabouille aveva perso un paio di posizioni dopo un testacoda, e Regazzoni è passato davanti a Laffite in 4. posizione, seguito da Arnoux, Pironi e Jabouille. Presto entrambe le Ligier erano fuori gara. Icex ha fatto un testacoda ed era fuori gara alla curva a destra prima dei box, poi un giro più tardi Laffite ha fatto esattamente la stessa cosa.

Le macchine ora erano ben distaccate, anche Andretti e Piquet hanno perduto terreno nella loro lotta di rimanere con gli altri. La pista non si stava asciugando velocemente come avevano sperato, anche se non pioveva quasi più.

L'AVANZATA DI SCHECKTER

Una delle scene più belle, dietro la lotta di testa, era l'avanzata di Scheckter. Era 13. al secondo giro, 9. al terzo giro, 7. al quarto giro e il settimo giro l'ha visto passare davanti a Jabouille per prendere il 4. posto. Jabouille aveva ripassato Arnoux fino al 20. giro, quando sia Jody che Clay si sono fermati per mettere le slicks, siccome la pista cominciava ad asciugarsi.

Ci volevano 13 giri prima che Jody potesse strappare la 3. posizione a Regazzoni, Jones si è così trovato in sandwich Ferrari fino al 20. giro, quando sia Jody che Clay si sono fermati per mettere le slicks, siccome la pista cominciava ad asciugarsi.

«Ha indicato che voleva rientrare, e gli abbiamo dato l'OK», ha detto Marco Piccini, direttore della squadra Ferrari. «È stato ottimo per noi, in quanto potevamo usare Jody come controllo prima di cambiare le gomme a Gilles. Nel momento in cui Jody si è messo a girare più veloce di Gilles sulle gomme da bagnato, sapevamo esattamente che era il momento per cambiare», ha aggiunto.

Non è stato il momento fino a dopo altri 14 giri. Jody si era fermato un poco troppo presto e gli ci voleva molto tempo per riguadagnarsi il terzo posto. Già c'erano molti ritiri. La buona corsa di Carlos Reutemann in 3. posizione è durata sol-

JONES non si dà pace della ruota

«Avevo 48" su Villeneuve»

REGAZZONI ammette l'errore

Si è urtato di nuovo con PIQUET

WATKINS GLEN - Alan Jones e Clay Regazzoni erano nerici di rabbia. Il primo ha perso una corsa per un contrattacco « infantile », il secondo per la fretta e l'irruenza che gli è nota.

« Rientro al box, dice ALAN JONES, per cambiare le ruote da pioggia. I miei meccanici fanno un tempo eccezionale, rientro, e dopo nemmeno mezzo minuto la fine del mondo... Insomma non avevano stretto bene la ruota posteriore sinistra. Una svista simile mi ha fatto perdere una gara! e si che stavo vincendo, ed avrei ripetuto il colpo di Montreal con una sola variante: lassù pressai Villeneuve innervosendolo, qui ho atteso per un suo calcolo errato e l'ho acciuffato. Avevo, se la matematica non è un'opinione, 48 secondi sul canadese, meno 18" al box, mi rimangono oltre 30 secondi di vantaggio. La macchina filava come un orologio. Peccato, sarà per il 1980... »

Clay REGAZZONI: « Ero entrato in curva con Piquet subito dopo il rettilineo, ho stretto troppo ed ho sfiorato la Brabham uscendo fuori strada. Un errore di calcolo se vogliamo. Cose che capitano, avevo lottato con Scheckter

e dopo averlo fatto passare, lo tenevo d'occhio, stavo facendo una gara lineare e senza quel misero sbaglio, forse avrei finito in testa ».

Mario ANDRETTI: « Il motore sembrava andasse, ma la trasmissione non "suonava" bene ed infatti al 17. ho dovuto abbandonare. Sono contento che il 1979 sia finito. Ora guardiamo con più fiducia al prossimo campionato, e poi vedremo ».

Carlo REUTEMANN: « Stavo guidando con quell'acqua maledetta che ti nascondeva anche il cielo, quando ho visto sfiorarmi un pezzo di materiale rosso, credo sia stato un residuo di materiale elettrico. Ho girato un po' la testa istintivamente, come chiunque avrebbe fatto, e sono andato contro il guard-rail. Maledizione! ».

Elio DE ANGELIS era raggiante e soddisfatto: « La macchina ha retto bene, e non poteva rendere di più. Del resto un quarto posto, a completamento del campionato, credo sia lusinghiero. Speriamo che il 1980 sia ancor più favorevole ».

I. m.

tanto fino al 7. giro quando è andato in testa-coda e ha urtato. Dopo ha detto che non riusciva a concentrarsi per via della scatola del sensore dell'impianto antincendio che si è staccato dal lato del monoposto e gli era scivolato sotto ai piedi. Mario Andretti si è fermato per passare alle slick per ritirarsi dopo pochi giri con il cambio della Lotus bloccato in quarta. Prima di questo aveva avuto guai alla 3. e alla 5. marcia. Senza dubbio Mario era contento che per lui la gara si fosse conclusa, finalmente.

C'è stata anche una grande lotta dietro i piloti di testa tra le tre Candy-Tyrrell. Jarier e Daly hanno raggiunto Pironi nelle prime fasi della gara, facendolo retrocedere al nono posto al 7. giro. Quindi Daly ha iniziato a lottare con Jarier per il 7. posto, ed è riuscito a prenderglielo dopo 13 giri.

Però Jarier non ha rinunciato e dopo sei giri dietro a Daly ha tentato nuovamente di superarlo e le due Tyrrell si sono toccate quando Daly ha cercato di difendere la sua posizione. Entrambe le macchine sono finite in testacoda, ma Daly ha potuto proseguire quasi immediatamente, mentre Jarier non è stato in grado di far ripartire il suo motore che si era spento. Non era molto felice quando è finalmente tornato al box, a piedi.

Nello stesso momento in cui Jarier era in difficoltà al 18. giro anche Pironi aveva dei problemi con Keke Rosberg, quando ha cercato di resistere agli attacchi della Wolf e della ATS di Stuck. Rosberg si è infilato nell'interno di Stuck e poi ha tentato di fare lo stesso con Pironi un giro dopo. « Si è trattato di un caso di mancanza di cervello. Ho scelto l'interno della pista che era più scivoloso e sono scivolato fuori curva e contro Pironi », ha detto Rosberg più tardi.

E' riuscito a ripartire, ma è stato costretto a fermarsi ai box perché un tubo dell'olio perdeva, danneggiato nell'incidente. Pironi è stato in grado di proseguire, ma aveva ceduto in sua posizione. Stuck nell'incidente. Nello stesso giro Rosberg si è ritirato, e anche Tambay è uscito di scena per rottura del motore, lasciando il suo compagno di team Watson in undicesima posizione al 20. giro. Prima che la corsa raggiungesse metà distanza, sei o tre macchine erano rimaste in corsa, perché anche Jabouille si era dovuto ritirare al 24. giro con il motore spento. Più tardi si è scoperto come ciò fosse dovuto alla rottura di una cinghia della distribuzione.

Al 25. giro ha visto come Riccardo Zunino aveva avuto una corsa dura con la Brabham sulla pista bagnata, si è eli-

minato da solo in un testacoda fuori pista. Regazzoni si è eliminato anche lui al 29. giro. Stava tentando di sorpassare Stuck dopo la fermata ai box e ha fatto lo stesso di Rosberg, solo che questa volta la vittima era Piquet. Clay è riuscito a passare Stuck, ma poi è slittato nella ruota posteriore di Piquet, il che ha mandato la Williams fuori pista con il motore fermo, mentre Piquet è stato in grado di proseguire dopo una fermata per cambiare le gomme (aveva montato le gomme da bagnato precedentemente come Andretti) e per far controllare i danni.

A metà distanza solo Villeneuve e Jones erano ancora nello stesso giro, ambedue ancora con le gomme da bagnato, così come Arnoux, che si trovava in terza posizione. Anche Daly correva ancora con le « rain », in quarta posizione, seguito da Scheckter, Stuck, Watson, Pironi e De Angelis.

Daly ha fatto una veloce fermata per montare gli slicks al 31. giro, lasciando passare Scheckter in quarta posizione, mentre Pironi ha tolto il sesto posto a Stuck quando anche lui si è fermato per cambiare le gomme.

L'OPERAZIONE SORPASSO

Ma a questo punto l'attenzione si concentrava sulla lotta per il comando, perché Jones girava ormai sulla pista quasi asciutta, molto più veloce di Villeneuve. Al 32. giro la Williams è passata al comando per la prima volta e due giri più tardi, con le gomme del bagnato quasi distrutte, Villeneuve si è fermato ai box per far montare gli slicks, lasciando Jones temporaneamente tranquillamente al comando, prima che anche lui si dovesse fermare.

Ha fatto la sua fermata ai box al 36. giro e questo era l'ultima volta che dovevamo vederlo. I meccanici avevano dei problemi per togliere la ruota destra e di conseguenza tutte le altre ruote erano già montate mentre a quella si stava ancora stringendo il bullone. Credendo che fosse già fatto, Jones ha avuto il segno di partire e se ne è andato prima che i meccanici potessero fermarlo. Mezzo giro dopo, per fortuna in una curva lenta a destra, la ruota si è staccata e ciò era la fine della corsa di Jones e la possibilità di aggiudicarsi la quinta vittoria stagionale. Williams si trovava a soli dieci secondi dalla Ferrari al momento di uscire dai box.

PARNELLI
si « sportella »
con MEARS

WATKINS GLEN - La prima gara di contorno a questo Toyota Grand Prix East ha visto in scena le celebrità tra cui diversi personaggi del mondo del cinema, dello spettacolo, un astronauta e piloti vari, compresi illustri « ex ». La gara, divisa in due categorie, presentava giustizia ai meno esperti, presenta nella prima categoria — tanto per citare i nomi più famosi — Gene Hackman, Bill Jordan (che presto interpreterà il ruolo dello scomparso Gunnar Nilsson in un film che debutterà l'anno prossimo). Inoltre vi ha preso parte l'astronauta Pete Conrad (uno dei primi a mettere piede sulla luna). In tutto otto macchine completavano la prima categoria, che alla fine è stata vinta da Gene Hackman senza averne fatto nulla.

Nella seconda categoria, presenti i piloti Saudia Williams e cioè Jones e Regazzoni la cui presentazione ci sembra inutile. In questo gruppo troviamo l'ex attore — almeno così preferisce definirsi — Gene Hackman e Parnelli Jones, e non vogliamo sorvolare sulla presenza del vincitore di Indy Rick Mears. Alla fine delle ostilità Parnelli Jones, a forza di sportellare l'ha spuntata su Rick Mears in un duello allo spasimo. Da notare che tutti i partecipanti erano al volante delle Toyota Celica Liftback appena appena preparate dal reparto corse del gigante giapponese.

BRABHAM jr.
campione Super-Vee

WATKINS GLEN - La seconda gara di contorno si era l'ultima più interessante che si è svolta in programma, avendo così il campionato, ha visto all'opera 42 macchine del campionato Bosch Super Vee. Tre i piloti che si contendono il titolo con Geoff Brabham figlio del tre volte campione del mondo Jack in testa alla classifica con 10 punti, seguito da un su Herm Johnson vincitore delle due ultime gare. Terzo pretendente al titolo è Tom Stewart.

Fino dal via Brabham è subito andato al comando mantenendolo fino alla fine del 18 giri in programma, avendo così a 5 le sue vittorie, al volante della Brabham-Ralt, così nominata per delle modifiche fatte alle fiancate. Non ha commesso il minimo errore finendo con 5 secondi di vantaggio su Johnson anche lui su Ralt RT1.

LA CLASSIFICA
1. Jeff Brabham (Brabham-Ralt) 18 giri in 34'49"942 media 171,56 kmh; 2. Johnson (Ralt RT1); 3. Moothart (MRA Riley); 4. Fritsh (March 79V); 5. Gebhardt (March 79 V); 6. Person (Ralt RT1).

MIKE ANDRETTI
in prima fila
ma ritirato nei kart

WATKINS GLEN - Mike Andretti, al GLEN non ha ottenuto un successo lusinghiero nella gara dei kart. Quando le prove di qualificazione hanno avuto inizio, il kart del maggiore di casa Andretti ha cominciato a dare noie e Mario, con un sorriso rassicurante, ha detto al figlio di aver pazienza. Rimesso il mezzo al posto, è qualificato in prima fila, ma dopo due giri ha dovuto abbandonare. Mike che è un pilota provato e velocissimo anche in Formula V ha detto di voler seguire le orme del padre famoso, ma Mario, abbozzando un sorriso a mezz'asta ha soggiunto: « Prima la scuola, prima a dover essere in grado di reggere i primi, poi le corse. Ha vinto un tempo e non c'è motivo di impensierirsi per questo ».

Can-Am revival
piace al pubblico

WATKINS GLEN - E' stata una patetica CAN-AM-Endurance per le anziane in pensione. C'erano tutte le ex-concorrenti della Can-Am, grandi marche con giovani piloti i quali, malgrado non disponessero di eccessivi HP, hanno elettrizzato la folla durante i 10 giri. Ha vinto Robert Akin su McLaren 1966 alla media di 161,377 kmh distaccando Steven Cohen su Porsche 907 1972 di 13 secondi.

In terza piazza ha finito Joe Nastasi, un meccanico di New York, che al volante di una Alfa 33TT ha gareggiato coraggiosamente dopo essere stato quarantotto nella griglia. Una Ferrari GTO del 1964 con al volante Robert Donner, è finita nona insieme a varie Ford, McLaren, Brabham e Porsche.

Jeff Hutchinson

I. m.

SCHECKTER «CONTESTA» I 30 ALLE QUALIFICHE

NELSON PIQUET SI AFFIANCA A JONES IN «POLE»

Solo 16' in prova JODY non onora il titolo

WATKINS GLEN - Finisce giovedì il relax dei piloti dopo Montreal per l'ultimo appuntamento mondiale della stagione qui al Glen. Tutti i piloti rientrano, chi dall'essere andato a pesca chi dall'aver visitato le cascate del Niagara chi dallo Studio 54 di New York e chi dall'aver fatto shopping nella quinta strada intasata come mai dai «Pope» in visita agli USA.

GIOVEDÌ

Jones vuole vincere ancora

Piove durante l'inizio di settimana. Al giovedì qui al Glen c'è un pallido sole e rare nuvolaglie coprono il cielo. Manca la voglia, ormai tutto è deciso ma Jones il quale vuole vincere il suo quinto GP si impegna al massimo e alla fine delle due ore di prove dalle undici alle tredici spicca il miglior tempo della giornata in 1'36"61. Giovedì ricordare che dopo il GP d'Italia a Monza vennero qui a provare sia Jones che la Ligier di Laffite. Jones con gomme da gara fece registrare la sua migliore prestazione in 1'37"0, mentre Laffite con gomme da qualificazione fece fermare i cronometri sull'1'35"4. In queste prove libere i piloti dei vari team non hanno a disposizione gomme da tempo. Alle spalle di Jones la Renault di Jabouille seguita dalla Ligier di Laffite (1'38"47).

Prova molto Villeneuve che vuole essere vice campione del mondo per regalare a Ferrari una doppietta al vertice e alla fine della giornata il suo tempo è il quarto assoluto in 1'38"58. Gira pochissimo invece Scheckter. Il campione del mondo in relax a New York giunge in ritardo e può provare solo per venti minuti: dodicesima prestazione della giornata in 1'41"68. Ormai sono una certezza le due Brabam Parmalat sia Zumino che Piquet vanno subito fortissimo e sono fra i primi. Piquet ha il quinto tempo in 1'39"98 il compagno al suo secondo GP su una macchina oltre tutto che non conosceva neppure è sesto in 1'40"17.

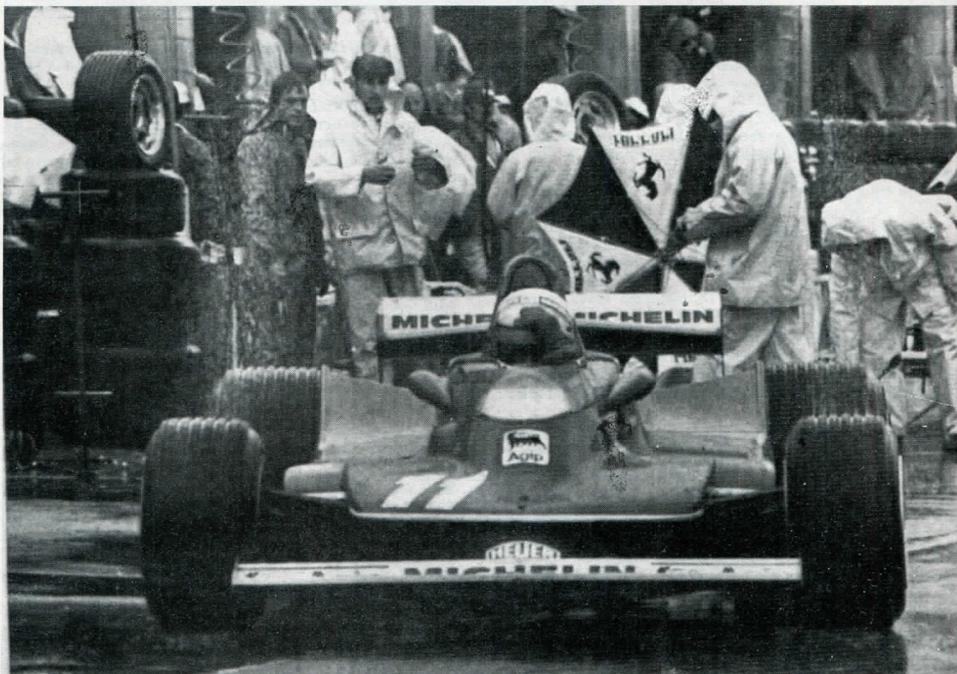
Settimo tempo per Reutemann seguito da Jarier, mentre ecco la prima Alfa in nona posizione è quella di Giacomelli che ha fatto fermare il cronometro sul tempo di 1'41"19. Brambilla è più lontano sarà solo sedicesimo ma per lui l'ing. Chiti ha fatto esperimenti, gli ha fatto provare anche una nuova carrozzeria con un musetto profilato che però dava molto sottosterzo ed è stato abbandonato dopo una decina di giri.

Sta andando bene in questo finale di stagione l'ATS che con Stuck ottiene il decimo tempo seguito da Arnoux, Scheckter come detto, poi le due McLaren come sempre in crisi irrisolvibile se non con una macchina nuova, quella di Watson poi il compagno Tambay. Ha provato poco Patrese ed ha preferito la vecchia Arrows alla nuova, anche Mass l'avrebbe voluta ma ne è rimasta una sola. Patrese ha il diciottesimo tempo seguito da Rebaque, Fittipaldi, Ribeiro e Merzario.

VENERDÌ

Due Ferrari nel diluvio

Il Bernacca locale dell'aeroporto di Ithaca lo aveva previsto: pioggia per venerdì, sabato e domenica mattina e assenza di pioggia per la gara di domenica pomeriggio. Tutti a sperare che si sbagliasse, invece la pioggia è cominciata



Do po la delusione in prova, Scheckter in gara si è riscattato. Nei giorni del GP USA, Jody (forse per giocare al rialzo con la Brooklyn) ha avuto la faccia tosta di chiedere il permesso di accettare uno sponsor da 80 mila dollari, la Garelli, che è in diretta concorrenza con la Piaggio il cui presidente è Umberto Agnelli!

a cadere a tamburo battente nelle primissime ore della mattinata e ha continuato per tutto il giorno. Sedici volentieri provano con gomme rain alla fine dei primi sessanta minuti che dovevano servire per mettere a punto le macchine per la grande battaglia del pomeriggio dove i tempi sarebbero stati validi per lo schieramento. Emergono dalle nubi d'acqua della pista del Glen le due Ferrari: è Villeneuve che ha il miglior tempo in 2'00"06 seguito da Scheckter in 2'00"54. Gira anche il rinunciatario Reutemann che a sorpresa ottiene la terza prestazione della giornata in 2'02"82, lo seguono poi Jabouille ed Arnoux. Bella la prestazione dell'italiano De Angelis che con la malandata Shadow ottiene il sesto tempo in 2'04"15 ed è davanti a Brambilla che ha condotto da par suo l'Alfa sotto l'acqua a catinelle che si riversa sul Glen. Andreotti, Regazzoni, Watson e Mass seguono il pilota dell'Alfa. L'altro alista Giacomelli esce di pista rovinosamente alla curva 5, finisce nelle reti e la macchina ne esce malconca con il posteriore praticamente da rifare, minigonne rotte, allettone rotto e cambio spezzato in due. Giacomelli ha la dodicesima prestazione, lo seguono in questa classifica non valida perché i tempi non sono ufficialmente presi, Tambay, Rebaque, Piquet e Daly.

Chi sperava in una clemenza del tempo rimane deluso, piove come non mai alle 12,30 esatte quando i commissari aprono la pista ai bolidi di F.1. Il direttore di corsa non raccoglie le 'suppliche' dei team di spostare l'orario delle prove per vedere se l'acqua si calma. Il primo

a partire sotto il 'diluvio' è Brambilla. Fa tre giri, terza prestazione della giornata e va a reti danneggiando l'allettone e facendo arrabbiare l'ing. Chiti... che ha già metà meccanici in officina a riparare la macchina di Giacomelli... Alla fine Chiti dovrà essere riconoscente a Brambilla perché il suo miglior tempo è il primo di coloro che montano le Goodyear e se dovesse venire bel tempo avrebbe diritto alle gomme 'buone'. Provano solo in sei. Reutemann esce ma fa solo un giro e rientra precipitosamente al box. Alla fine dei novanta sennochiossi e umidi minuti di gara svettano sopra a tutti le due Ferrari-Michelin di Villeneuve, 2'01"937 e Scheckter 2'11". Poi Brambilla come detto quindi Jones a 26 secondi da Brambilla (ma è solo una illusione data dall'acqua) Lammers e Arnoux fuori tempo massimo (se i tempi dovessero rimanere questi).

SABATO

Finalmente torna il sole!

In questo periodo dell'anno i pellegrini vanno alla Mecca, così a tante miglia di distanza Jones ha voluto onorare la fede dei suoi munifici sponsors arabi, partendo per l'ennesima volta in 'pole position' davanti al sensazionale Piquet che ha strappato la seconda posizione a Villeneuve a cinque minuti dalla fine. E' stata una battaglia sul filo dei decimi di secondo, Jones era saldamente

Le «facce di bronzo»

MILANO - Le affermazioni dure di Williams e dei piloti F.1 dal Glen hanno scatenato la reazione del sostituto P.M. mese Pomarici, che ha condotto parte dell'inchiesta. Egli afferma che « quei ritrattamenti personali della F.1 non si devono fare al di sopra della legge » e che in tutti i casi c'è stato un morto e per la ragione la Magistratura deve intervenire. Poi ha accusato piloti e circus di F.1 di difendere in maniera « mafiosa » il loro modo di agire, contestando all'auto giudiziaria il diritto di valutare un colpo che loro stessi piloti erano scoloro che avevano accusato Patrese l'indomani dell'incidente.

in testa e alle sue spalle c'era una lotta all'ultimo sangue per avere l'onore di essere assieme all'eroe della Mecca in prima fila. Piquet è stato superbo, una determinazione che rasenta l'incredibile, veloce, sicuro coadiuvato da una macchina che al suo secondo scendere in pista dà già del filo da torcere alle macchine che vanno per la maggiore e anche a quelli campioni del mondo. Gordon Murray lo aveva detto « Abbiamo copiato la Williams, abbiamo un mezzo secondo in meno da loro perché abbiamo sospensioni diverse, presto saremo più competitivi della Williams ». Il mezzo secondo ipotizzato da Murray è nella realtà quasi un secondo e mezzo ma è pur sempre davanti a tutte le altre macchine, e il pilota giura che con un po' di lavoro la macchina è da pole position.

Villeneuve è stato velocissimo e con una grande determinazione, ma alla fine non ce l'ha fatta contro Piquet. Alle spalle di Villeneuve uno sfortunato Laffite che prima è rimasto senza elettricità sulla sua macchina e sul finire delle prove quando insidiava da vicino Villeneuve la sua macchina ha preso fuoco nel posteriore per una perdita di benzina. Laffite quando ha visto negli specchietti le fiamme è stato lieto a fermarsi vicino ad una postazione di pompieri che gli hanno prontamente spento l'incendio. In terza fila troviamo un'altra Williams, quella di Regazzoni. Il ticinese forse alla sua ultima corsa con la Williams ha dimostrato come le macchine della Mecca siano una dura realtà da digerire per tutti gli altri team. Un altro che ha finito con il suo team (la Lotus) ma che ha fatto una bellissima

IL PRIMO ATTO DELLA NUOVA GPDA. (SENZA HUNT E LAUDA) È STATO QUELLO DI CAMBIARE IDEA, FIRMANDO IN 29 UNA LETTERA «PRO»

Plebiscito piloti pro-PATRESE

WATKINS GLEN - Costernazione, incredulità, rabbia sui gli stati d'animo del circus tutto quando si è venuto a sapere del mandato di comparizione per Patrese e Restelli, accusati di omicidio colposo per l'incidente del GP d'Italia dello scorso anno dove perse la vita Peterson.

Una decisione assolutamente imprevedibile in quanto anche recentemente dopo aver parlato al giudice Pomarici che sostituiva il giudice Spataro al recente GP d'Italia si aveva l'impressione che Patrese fosse completamente scagionato. Ha detto l'ing. Chiti dell'Autodelta durante le giornate di pioggia che hanno caratterizzato questo GP. Tutti gli addetti ai lavori della F. 1 a cui abbiamo chiesto un parere sulla sorprendente decisione dei giudici italiani hanno risposto pressoché nello stesso modo: una decisione incredibile; non si può mescolare la giustizia civile e penale con quella sportiva e via di seguito.

DECISIONE ASSURDA

Riportiamo alcune dichiarazioni particolarmente interessanti che abbiamo raccolto al Glen iniziando da quella di DE ANGELIS il quale ci ha detto: «E' una decisione assurda. Le corse non vanno mescolate con la giustizia di tutti i giorni. Non credete che i giudici italiani giungessero a tanto, una incriminazione per omicidio colposo? Inaudito! Credo però abbia avuto un peso determinante in questa presa di posizione del giudice Spataro la condanna che i colleghi inflissero lo scorso anno, proprio qui al Glen, a Riccardo. Implicitamente si volle far sapere al mondo che i colleghi di Patrese pensavano, anzi erano certi, della colpevolezza dell'italiano, mentre le vere ragioni della morte di Peterson vanno ricercate in altro luogo (ma non vuole fare nomi anche se tutto il Circus ripete questa considerazione quasi a sptolotare che da questa angoscia non ci sono inchieste, nonostante certe accuse svedesi).

FRANK WILLIAMS è attualmente con il suo team sulla cresta dell'onda. Il manager confida: «Se il processo Patrese va avanti io non correrò più in Italia e cercherò di convincere anche gli altri costruttori. Ogni incidente che c'è in Italia si rischia un processo, una incriminazione, un sequestro: è una cosa inaudita».

A WATSON, PIQUET, DALY e a tanti altri abbiamo chiesto il loro parere. E' stato un coro unanime: «Le corse in automobile non devono aver niente a che fare con i tribunali della giustizia ordinaria». In pratica i piloti non vogliono

che la giustizia entri nei circuiti: pretendono, magari sbagliando come hanno fatto un anno fa con Patrese, di amministrarsela loro ma niente più, «incitare — dicono — le gare si svolgono dentro un circuito chiuso fra di noi. Gli altri non c'entrano nulla, fra di noi ci conosciamo tutti, alcuni possono fare delle cose irregolari ma, mai, ci sono atteggiamenti uno contro l'altro e mai c'è la volontarietà di creare un incidente fra di noi. In pista sappiamo cosa rischiamo. E' uno sport dove la morte è presente, ne siamo coscienti, ma lo è come in tanti altri sport, dallo sci all'alpinismo, alle corse in bicicletta». Più duro di tutti, in questa decisione dell'equipe di giudici italiani, è stato REGAZZONI il quale ha detto: «Compimenti, con tutti i problemi che hanno i giudici in Italia da Brigate Rosse, nere, verdi ecc... avere tempo per fare queste cose mi sembra assurdo, in caso di incidenti ce la dobbiamo sbrigare fra di noi come successe a me anni fa in Olanda in F. 2, la magistratura ordinaria tentò di entrarci ma poi si rese conto che era inesperta e non poteva entrare come giustizia in una competizione automobilistica. L'agonismo porta all'incidente, capita tutti i giorni in qualsiasi disciplina sportiva. Allora perché non incriminano il ciclista che nella volata finale dà la gomitata al rivale, questi cade, batte la testa e muore?»

Ne capiamo tanti in un anno solo che là, in un caso del genere è un povero dilettante magari figlio di un operaio che muore e la magistratura non se ne occupa perché non fa notizia. Credo che la magistratura italiana non dovesse neppure entrare in pista. In questo caso a Monza è successo un incidente senza la volontarietà da parte di nessuno. Incriminare Restelli e Patrese è a mio giudizio incredibile che possa avvenire in un paese civile quando invece le persone da incriminare sono da altra parte. Non posso fare nomi, mi prenderei una querela, ma guardino i giudici al dopo incidente, non al primo quando Restelli ha dato la partenza e quando Patrese è partito...».

LAUDA e HUNT furono assieme a FITTIPALDI, i più cattivi un anno fa al Glen e forse anche nelle dichiarazioni rese al giudice. I primi due si sono ritirati, rimane solo Fittipaldi che anche lui come gli altri ci dice: «Se la magistratura italiana non ritirerà tutto contro Restelli e Patrese noi costruttori non verremo più a correre. In Italia non si può tutte le volte che succede qualcosa avere questa spada appesa sopra il capo. Incidenti ne succedono in ogni parte del mondo durante le corse solo in Italia noi piloti siamo sottoposti assieme ai costruttori a queste angherie, è ora di smetterla».

Sabato pomeriggio la rinnovata GPDA ha rilasciato un comunicato sul caso Patrese dove si legge: «Dopo i rumori e le voci sul caso Patrese che arrivano dall'Italia, perché ritenuto responsabile dell'incidente dello scorso anno a Monza, i sottoscritti piloti mettono in evidenza agli inquirenti che essi non ritengono responsabile Riccardo Patrese dell'incidente di Monza 1978».

Seguono le firme di 29 piloti (ne sono presenti 30, ma ovviamente Patrese non ha firmato...) quello che è strano in questo comunicato, che farà indubbiamente piacere a Riccardo, è che ci sia la firma di uno dei tre che un anno fa si batté allo spasimo per farlo condannare proprio qui al Glen, appiedando con un GP a mò di punizione, FITTIPALDI. Gli altri due, Hunt e Lauda, più implacabili accusatori, si sono ritirati.

L'INCUBO DI PATRESE

Proprio ad HUNT, presente qui al Glen per la gara delle «celebrità», abbiamo chiesto che cosa ne pensasse del comunicato dei suoi ex colleghi, che assolvevano Patrese dopo averlo condannato lo scorso anno, grazie e principalmente alle sue veementi accuse. Hunt ci ha detto che si volle condannare Patrese per le tante scorrettezze fatte durante l'anno e non per Monza.

Sembrava «scaricato» Hunt dalle notizie di incriminazione per omicidio colposo provenienti dall'Italia. Forse perché circa due mesi fa un giornale londinese indicava in lui il probabile imputato per la morte di Peterson, in quanto ritenuto responsabile dell'incidente per aver tamponato il pilota svedese.

PATRESE oltre alla preoccupazione di dover guidare una macchina assolutamente non competitiva, ha anche questa «teglia» sulla testa che dovrà togliersi al suo ritorno in Italia. Dice Riccardo: «Non vedo l'ora che quest'annata finisca, è stata una delle peggiori della mia vita, e ora sul finire ancora questa storia sull'incidente di Monza di un anno fa. Io non so nulla delle notizie che provengono dall'Italia, il mio avvocato mi ha detto che non mi devo preoccupare di nulla, mi ha anche assicurato che le notizie apparse sulla stampa sono fasulle in quanto io non sono stato accusato di omicidio colposo, come è stato riportato, ma devo solo avere un colloquio con il giudice. D'altra parte io con questo giudice che avrebbe spiccato mandato contro di me, non ho mai parlato, io ho solo ricevuto il martedì dopo la gara una comunicazione di avviso di reato in cui mi dovevo trovare un avvocato. Poi più nulla».

prova è Reutemann che ha conquistato la sesta posizione, davanti a Jabouille, Arnoux e Zunino. Quest'ultimo stava andando molto bene, a dimostrazione che la Brabham c'è. Quando è capitato su una macchina d'olio ed è andato a finire nelle reti, danneggiando leggermente la macchina. Contrariamente alle previsioni di Bernacchi locale, alle prove libere di sabato mattina c'è il sole anche se tira vento e fa un freddo «cane». Tutte le trenta macchine autorizzate a correre in pista grazie all'interessamento di Ecclestone, che non vuole si ripeta la «farsa» di Montreal e ammette tutti a fare le prove, girano moltissimo durante i 60 minuti di prove non cronometrate. Alla fine di una girandola impressionante di vetture emerge sopra di tutti Laffite con il tempo di 1'37"26, alle sue spalle il solito Jones con il tempo di 1'37"26, poi Regazzoni, Piquet, Watson e il bravo Brambilla che alla fine dei primi sessanta minuti, di prova è sesto assoluto con il tempo di 1'40"13. Ci sono molte speranze per le prove ufficiali quando le due Alfa avranno a disposizione le gomme da tempo, Giacomelli intanto ha avuto problemi con il cambio che gli è stato cambiato dopo l'uscita di pista di venerdì. Fa pochi giri lentamente e si ferma per far mettere a punto la quarta marcia che non gli entra: perderà tempo ai box e alla fine non gli verrà dato ufficialmente nessun tempo.

Alle spalle di Brambilla Andretti, che sembra aver ritrovato vitalità sulla sua Lotus, mentre il povero Reutemann per un attimo non ha perso l'ennesima ruota

ed è rientrato ai box con la ruota che gli ballava paurosamente nel mezzo per la quarta volta quest'anno tranciato. Analogo incidente è capitato a Laffite che ha perso la ruota posteriore sinistra per la rottura del perno, ma il tempo il francese da pole lo aveva già fatto. In settima posizione troviamo Arnoux, seguito da Pironi, Stuck, Jabouille, Rosberg i cui meccanici hanno fatto una macchina nuova dopo l'incidente di Montreal, poi Zunino che accusa qualche problema di messa a punto della nuova Brabham, e De Angelis che serveva già fatto. In seguito su questo circuito nonostante la macchina si comporti come un «canguro».

E BRAMBILLA non si qualifica

Dopo tre minuti che sono iniziate le prove, le uniche valide per lo schieramento di partenza, le stesse vengono interrotte per recuperare due macchine ferme lungo il percorso. Sono quella di Daly che ha problemi con la pompa della benzina e quella di Laffite che ha rotto il motore. Delle prime file della classifica vi abbiamo parlato in apertura di questo servizio, in quinta fila assieme a Zunino troviamo Pironi, un Pironi che ha dovuto faticare molto per ottenere questa posizione e ha rotto il motore della sua macchina all'inizio delle prove. Non c'era il muletto precedentemente rotto da Daly, e c'era per lui il rischio di non qualificarsi, ma a mezz'ora dal termine delle

prove Jarier gli ha dato la sua macchina, Pironi si è fatto mettere a punto la pedaliata ed è riuscito a fare il tempo migliore addirittura del compagno Jarier. Ma per fare questo ha rotto il motore: anche Daly è riuscito a qualificarsi prendendo la vecchia vettura dell'anno scorso portata qui per essere venduta ad un museo ed ha fatto la quindicesima posizione. Bella la prestazione di Rosberg, sesta fila con la macchina rifatta in questa settimana. I meccanici dopo che avevano fatto arrivare la scocca dall'Europa, Watson e Stuck sono in settima fila, per Watson quando ha preso il muletto c'è stato un incendio al motore nei box prontamente domato dai pompieri, mentre Stuck sta andando bene in questo finale di stagione avendo trovato vitalità alla sua ATS dopo che sono state apportate alcune modifiche alle ali sotto, copiate dalla Williams.

Se Villeneuve ha fatto venire 'la febbre' a tutti, Schecker 'vacanziero' non ha certamente brillato. Il pilota campione del mondo ha lasciato il posto dopo (lo dimostrò a Imola e a Montreal) e qui ha dato la riprova che non gliene importa più nulla. Il suo sedicesimo tempo è un insulto al titolo mondiale fresco. Dicono i suoi uomini che ha avuto dei problemi ad adattare la macchina alla pista, ma la voce dei box (i meccanici) senza mezzi termini storcono il naso e dicono che Jody non ne ha voglia, anche se poi il sudaficano ha detto di non essersi impegnato per protesta contro l'alto numero dei parenti (30). In nona fila un Andretti che non vede l'ora di smettere con questa Lotus che gli ha dato tanta

gioia ma anche tante delusioni, e nella stessa fila di Giacomelli, per Bruno nonostante i problemi di cambio c'è stato un fatto inverosimile per lui come per Brambilla che non si è qualificato. Quando la GY ha dato le gomme da tempo la macchina non è più andata bene, mancava di bilanciamento e mentre tutti gli altri levavano un secondo, per l'Alfa il secondo aumentava. Basta prendere ad esempio il tempo fatto in gara da Brambilla se lo avesse ripetuto nel pomeriggio sarebbe stato a metà classifica.

Patrese è in decima fila, per lui con questa gara inizia un periodo nuovo con la macchina copiata dalla Williams che gli stanno facendo Soutgate e C. Questa non va, Patrese è riuscito a qualificarsi solo perché ha tirato fuori la grinta dei tempi migliori: il suo compagno Mass non si è qualificato. Nella stessa fila di Patrese De Angelis. Anche per il romano c'è voluta tutta la sua grande forza di volontà e di classe per riuscire nell'intento di qualificarsi, altrimenti sarebbe fuori come Lammer. Patrese e De Angelis hanno dato una dimostrazione di forza e di classe che ha onorato i nostri partecipanti a questo GP, una dimostrazione di grinta che altrimenti non li avrebbe visti alla partenza. Surer, Tambay, Fittipaldi e Ichek chiudono le ultime due file dello schieramento. Non si sono qualificati oltre a Brambilla, Ribeiro, Rebaque, Merzario che ha rotto il motore dopo dieci giri ed è rientrato in Italia precipitosamente, Mass e Lammer.

INCONTRI-VIGILIA

Per HUNT in F. 1 ora solo comete

WATKINS GLEN - Al Glen per la gara delle celebrità anche **JAMES HUNT**. Abbiamo chiesto ad Hunt che cosa ne pensa di Lauda che ha fatto il suo stesso giochetto, abbandonando la F. 1 precipitosamente e senza che nulla facesse supporre una cosa del genere. Dice Hunt: « Niki ha fatto bene, oggi in F. 1 è inutile correre quando non si ha un team e una macchina competitiva; si rischia per nulla, io lo capisco. Mi trovo molto bene ora a giocare a squash, auguro a Niki di trovarsi tanto bene sui suoi aerei, io che ho fatto recentemente lo stesso lo capisco benissimo. Si può correre oggi solo per una Ferrari o per una Renault, Ligier, Williams, vanno bene oggi, ma domani? Sono comete ».

● Molto curato **DALY** da Tyrrell: è una tradizione, si pensa, quella di Tyrrell di far fare le ultime due gare al pilota che prenderà il prossimo anno. Quindi Daly sarà un pilota Tyrrell, ma chi sostituirà: Pironi o Jarier?

● Il sostituto di Nigel Bennett alla Lotus per il prossimo anno sarà **PETER COLLINS**, quel tecnico che venne scoperto da Williams in Austria mentre misurava la macchina per Chapman e venne minacciato di denuncia da parte di Frank.

● Più nessuno sopporta **CHAPMAN**, che è diventato indisponente negli ultimi mesi, man mano che la sua vettura andava sempre peggio. Oltre ai due piloti, di cui leggevo in altra parte della rivista, se ne andranno anche diversi meccanici a fine stagione.

● Durante l'intervallo delle prove di sabato **CHAPMAN** ad un certo momento è entrato in sala stampa ed ha fatto una telefonata in Europa, a Londra. Non si sa con chi ha parlato, ma si sentiva dire solamente: « No, assolutamente no. Non parliamone neppure. No, assolutamente no ». Peccato non si sapesse con chi parlava...

● **CHAPMAN** è avvicinato da un tifoso che ha moltissime foto fatte da lui e ingrandite a colori. Le guarda e le apprezza, poi le autografa. Quando sa ne va tiene il pennarello dell'appassionato che lo rincorre e lo vuole indietro. Chapman non glielo dà sostenendo è il suo, poi ritrova in tasca il suo e rincorre il fotografo facendogli notare che le due penne erano uguali.

● Ha provato lungamente **DALY** al Glen, ma non aveva la cinpresa che gli era stata montata a Montreal perché è stata giudicata troppo pericolosa in caso di incidente o anche di un semplice testacoda.

● **PIQUET** per ottenere il bel tempo da prima fila ha dechappato diverse gomme, ed era sempre la stessa a cedere: l'anteriore destra.

● **LAFFITE**, dopo aver rotto l'impianto elettrico della sua vettura e dopo aver perso oltre 15 minuti ai box cercando il guasto, ha preso il muletto. Quest'ultimo però nelle ultime tornate delle prove ha preso fuoco e ha avuto molti danni, tanto da non essere più utilizzabile in corsa.

● Durante l'ultima ora di prove **ZUNINO** ha avuto problemi con la benzina che gli sono stati risolti ai box. Verso la fine però l'argentino è capitato su una macchina d'olio ed è uscito di pista. Eccellente quando gli ha raccontato cosa era successo gli ha chiesto se voleva continuare le prove con il muletto (ma era troppo tardi), Zunino ha ringraziato e ha detto di no.

● **MERZARIO** non aveva girato nelle prove libere del mattino di sabato. Appena partito durante i 90 minuti di qualificazione ha subito rotto il motore. Esasperato ha piantato il tutto ed è rientrato in Italia con il volo della sera da New York a Milano.

● Nelle prove di sabato **PATRESE**, dopo aver provato ai giovedì con la vecchia Arrow, ha deciso di partecipare alle prove con la nuova ed è riuscito a malapena a qualificarsi, mentre non c'è riuscito il suo compagno Mass.

● Nella mattinata **SCHICKTER** ha avuto problemi alla pressione della benzina che non arrivava bene al motore e nel pomeriggio non è riuscito a mettere a punto bene la macchina, tanto che era nelle retrovie dello schieramento di partenza.

Record-meccanici T. 4 motore nuovo in 1 h. 7'

● Scontento del motore **VILLENEUVE** ad un certo momento ha preferito abbandonare la sua macchina e provare il muletto, mentre gli stupendi meccanici di Maranello hanno battuto un altro record: hanno cambiato il motore al canadese in un'ora e sette minuti.

● Quando è arrivato al Glen **BRAMBILLA** ha voluto montare un cambio a sei marce, Giacomelli aveva invece optato per quello a cinque marce, poi visto che Vittorio andava meglio anche Giacomelli lo ha utilizzato.

● Ha avuto problemi alla quarta marcia **GIACOMELLI** durante il pomeriggio di sabato, tanto che i bravi meccanici dell'Autodelta hanno sostituito la scatola del cambio ai box a tempo di record. Con la nuova scatola la macchina andava bene.

● **BRAMBILLA** negli ultimi giri sarebbe riuscito a migliorare il suo tempo di quel tanto da permettergli di essere in gara alla domenica, se non avesse avuto la disavventura di incontrare un Ligier di Laffite in fiamme e poi dell'olio perso da qualcuno in una curva. Il tempo di Brambilla è stato di 140,789; appena 44 millesimi in meno e sarebbe stato al via. Lui giura che con la gomme da gara la 179, che non ha eccessivamente ben figurato, sarebbe stata competitiva.

● La telefonata di **MARCO PICCININI** all'ing. Ferrari il sabato mattina dopo le prove libere è stata uno spasso. Piccini ha letto al comm. Ferrari i tempi migliori: arrivato al sesto, che era Brambilla, si è sentito dall'altra parte: « E noi dove siamo? ». Piccini, che cercava di tergiversare, era rosso in viso e tentava di dare gli altri tempi mentre il « capo », dall'altra parte, voleva sapere le posizioni della sua macchina. Saputele, non è stato certamente contento: almeno lo si deduceva dalla faccia stravolta di Piccini.

● L'ing. **CHITI** si preoccupava, finite le prove libere di domenica mattina, e chiedeva affannosamente in giro se De Angelis aveva rotto il motore come gli era stato detto. Appurato che non era vero, gli è stato chiesto: « Perché eventualmente gliene voleva dare uno dell'Alfa? ».

CHAPMANeide

SABATO DECISIVO

UN PO' DI TECNICA

PAPA in visita al ...box LOTUS

● Sulle Lotus nei box del Glen era stato messo dai meccanici inglesi un cartello con su scritto: « non parcheggiare qui, papa in visita ».

● Non solo **REUTEMANN** smette con la Lotus, ma ha litigato anche con i responsabili del quotidiano argentino al quale collaborava a mille dollari a pezzo, il « Clarin », e abbandona anche questa testata.

● Ha ancora problemi al collo **REUTEMANN** dopo l'incidente di Hockenheim, quando uscì di pista con la Lotus per la rottura della sospensione, tanto che prima di trasferirsi per le ultime due trasferte in USA è stato per tre giorni ad Heidelberg a fare delle terapie contro il dolore che sente ancora dopo quattro mesi dall'incidente.

REGAZZONI lo snobbato

● I meccanici della Williams ad un certo momento erano tutti da Jones, mentre il povero **REGAZZONI**, che era pronto per partire, non aveva nessuno che gli mettesse in moto la macchina e ha dovuto aspettare pazientemente che qualcuno si accorgesse di lui.

● **JONES** ha avuto problemi al cambio, che era troppo duro, durante l'ultima sessione di prove. I meccanici gli hanno trovato un difetto in una boccia della tiranteria e gli hanno reso la leva della morbidezza solita, come piace al pilota della Williams. Jones ha poi potuto sul finire dei novanta minuti ottenere la pole position.

● Durante la sessione di sabato non valida per lo schieramento **REGAZZONI** ha rotto il motore della sua macchina e ha fatto le ultime prove valide per lo schieramento con il muletto.

quanto riferiscono i piloti. Una « macchina della verità » che non può essere contaminata da certe giustificazioni per coprire errori materiali nella guida. Questo accessorio è in studio da parecchi mesi e la sua messa a punto è piuttosto laboriosa.

Innanzi tutto si deve trovare una dimensione che lo renda utilizzabile sulle vetture in corsa, poi bisogna trovare la giusta taratura dei sensori che si inseriscono in ogni dove per poter avere valutazioni reali e costanti nella possibilità d'errore. La base operativa è il circuito di Fiorano ed il mezzo cavia è rappresentato dalla 312 T3A che assume sempre di più l'aspet-

to di vettura laboratorio grazie anche a nuove soluzioni tecniche.

Questa vettura infatti viene agghindata con accessori piuttosto strani e non molto consoni con le necessità aerodinamiche della F. 1. Antenne ed apparecchiature, che sporgono dai fianchi, indicano il lavoro che si sta sviluppando. Vi sono ricerche relative alla telemetria mentre la parte più interessante del lavoro interessa un computer ed elaboratore dati che deve essere in grado di quantificare, in un diagramma, le variazioni che si creano.

In questa proiezione si è già giunti con la realizzazione dei diagrammi relativi ai

tempi sul giro di ogni singolo pilota. Da tempo le bande cronometrate dei Gran Premi vengono trasferite in diagrammi che consentono di studiare meglio certi problemi. Ora si sta tentando di andare oltre.

Sia per le prove che per la corsa si vuole ottenere una serie di dati che interessano: il motore, il consumo, i tempi di frenata, i tempi di cambiata, le depressioni esistenti sotto la vettura, la temperatura di tutto (olio, acqua, freni, gomme). Il comportamento della vettura in ogni singola porzione di gara. Da ciò si sviluppa poi il diagramma che potrà correggere certi errori che il sub-conscio giustifica.

Una monoposto-verità trasforma in diagrammi i tests di FIORANO

FIORANO - Da parecchio tempo ormai sul circuito di Fiorano si segue un lavoro di sperimentazione che non è legato direttamente con la necessità di ricerca tecnica sulla vettura. Una sezione distaccata della Ferrari, in collaborazione con una grossa ditta specializzata italiana, sta infatti inserendo un programma di rilevazione dei dati che deve essere di complemento a



CHAPMANeide SABATO DECISIVO UN PO' DI TECNICA

- Il progettista della Williams **PATRICK HEAD** non era in Canada. E' venuto invece alle prove e alla gara del Glen. Head è rimasto in Inghilterra per portare avanti la costruzione della nuova F. 1 che dovrebbe apparire al prossimo GP del Sudafrica, mentre in Argentina le due Williams saranno modificate nell'aerodinamica e in alcuni particolari delle sospensioni.
- Dice **GORDON MURRAY**, quando qualcuno va a complimentarsi con lui per la nuova macchina, che lui non ha fatto altro che copiare la Williams, visto che era la migliore macchina che ci fosse in pista. Murray dice che ha cambiato leggermente le sospensioni rispetto alla vettura della Mecca: ecco perché la macchina è ancora lontana dai tempi di Jones, ma presto, quando sarà messa a punto, sarà competitiva come la macchina di Frank.
- **ROSBERG** che ha così ben figurato nell'unica giornata di sabato aveva la macchina nuova: era infatti arrivata dall'Europa la scocca nuova e i meccanici avevano cannibalato quella incassata a Montreal per mettere a punto questa. Ci sono riusciti perfettamente, visti i tempi fatti dal finlandese in prova.
- **Lauda** lo chiamava « il selvaggio », e non amava **PIQUET**. Ora il brasiliano è la prima guida della Brabham e sta dimostrando di meritarsi questa « promozione ». Riguardo al cambiamento di motore, Piquet ha detto che il motore Ford è meno potente ma più affidabile, mentre la macchina con motore Alfa era più pesante di solo motore di 32 Kg; in più aveva 8 galloni (40 litri) di benzina in più, e con il pieno non andava. Piquet si dice molto contento di aver cambiato l'Alfa con il Ford.

Giornalisti in apartheid

- L'organizzatore del GP degli USA al Glen ha venduto tutto alla **TOYOTA** che ha trattato la stampa internazionale da negri non facendo entrare i giornalisti nella sala stampa sul circuito, riservata solo ai giornalisti americani. « I quali mi portano pubblico - ha detto Malcolm Currie - mentre voi europei non mi mandate un solo spettatore con i vostri articoli eversivi »
- La Toyota ha mantenuto il suo atteggiamento razzista, così la stampa che non fosse USA non ha avuto accesso sulla pista. Per telefonare aveva a disposizione quattro telefoni inchiodati agli alberi all'aperto (e con la pioggia di venerdì non era piacevole). Ci si meraviglia come una casa di fama mondiale come la Toyota possa comportarsi in modo così razzista. La Casa giapponese è nota in Italia per aver dato la sua jeep quattro ruote motrici al Papa Wojtyla per le sue apparizioni in Piazza S. Pietro. La contropartita per questa apparizione papale è stata un regalo di 600 Jeep Toyota alle missioni sparse per il mondo. Come dire che oltre al GP degli USA la Toyota sponsorizza anche Papa Wojtyla e il Vaticano.
- « Festa cinese »: riesce ad organizzarla negli USA solamente un tipo come **CLAY REGAZZONI**, per festeggiare il compleanno del suo amico italo americano Paolo Piccirilli in un motel della zona. Dopo una cantata di Clay accompagnato dalla chitarra (era una racchetta da tennis), la serata è finita a champagne addosso ai commensali.

ROSBERG a tutta birra

WATKINS GLEN - E' bastato l'annuncio da parte del dipartimento della sanità che numerose e famose birre-compresa qualche europea-contengono materie cancerogene, che la vendita è scesa paurosamente. Delle birre americane, soltanto la Coor - che Paul Newman beve senza limite perché dice esser fatta con acqua pura del Colorado - si è salvata. Le altre, quale più quale meno, tutte sono « contaminate ».

Ed allora la Michelob, che passa tra le migliori degli USA ha annunciato al Glen che a partire da questa gara e per circa metà del prossimo anno, sarà lo sponsor della macchina di Keke Rosberg. Per questa sponsorizzazione la ditta verserà svariate migliaia di dollari. Ma la Michelob non è la prima compagnia di birra. La Budweiser, per esempio, sponsorizza varie categorie come la Can Am (Paul Newman e Elliot Forbes Robinson), la NASCAR, con Cale Yarborough, Indy con la McLaren di Johnny Rutherford.



- **LAFITTE** ha perso la ruota posteriore sinistra. Si pensava in un primo momento che non fosse fissata bene, poi invece si è scoperto che si è rotto per stanchezza di metallo il perno che tiene ferma la ruota. Questo perno viene cambiato normalmente ogni 6000 Km ma la Ligier con le nuove aderenze che ha la wing-car le cambiava dopo 5000 Km. Questo si è rotto a 4000. « Bisognerà cambiarli ogni 3000 » ha commentato Ligier dopo aver apparito il guasto.
- Sabato pomeriggio **BRAMBILLA** ha utilizzato due baffi sul musetto della macchina per cercare di migliorarne l'aerodinamica, mentre su quella di Giacomelli c'era il solito conosciuto musetto tondeggiante. Non è stata invece provata la carrozzeria appuntita che non aveva dato grossi risultati durante le prove libere di giovedì.
- Nessuna novità tecnica al Glen: il campionato è alla fine e in una sola settimana, via da casa per giunta, non si può fare nulla. Unica novità sulla **RENAULT** che ha levato i freni ad acqua che aveva a Montreal ed ha provato diversi tipi di scarichi, ma senza risultati apprezzabili.

CACCIA LIBERA

GIL se ne va? Vengo io!!!!...

- Processione alla **FERRARI** per andare a chiedere la macchina di Villeneuve, perché circola la voce al Glen che il canadese potrebbe non perfezionare il suo contratto con la Ferrari. Sono stati quattro i piloti ad offrirsi, fra i quali Fittipaldi e Andretti.
- **SURER** ha chiesto all'ATS se era possibile correre con loro con la seconda macchina eventualmente se verrà costruita. La risposta è stata positiva, solo che è stato chiesto al campione d'Europa di F. 2 un milione di dollari per guidare la seconda macchina.
- Una notizia « bomba » apparsa in questi giorni in Germania prima del GP degli USA dice che dopo Hunt e Lauda anche **CHEEKSTER** si ritirerà dalle corse dopo la gara di domenica, e assieme a lui Ickx. Sul secondo siamo sicuri, ma sul primo abbiamo seri dubbi.
- **REGAZZONI** dice che nel torneo di Birmingham è stato derubato perché hanno sospeso l'incontro per la finale contro Schechter-Hunt quando lui era in svantaggio per 6/5, ma aveva la palla e poi non era previsto il tie-break.
- Si lamenta **REGAZZONI** per una notizia apparsa su di lui in cui, si diceva che era andato ad offrirsi all'Alfa Romeo per la prossima stagione. Clay sostiene che non gli aveva chiesto se voleva correre con l'Alfa. A questo punto lui rischia di rimanere senza la Williams perché con il miraggio Alfa ha tentennato in Italia a firmare con Frank e ora, dopo l'acquisto di Depailler da parte dell'Alfa, Williams forse si vendica e ancora non gli ha sottoposto il contratto da firmare per il prossimo anno.

GLI SPICCIOLINI

Ai boxes-IMOLA 10 dal «circo»

- Da parte del « circus » della F. 1 ci sono sono elogi per i box di **IMOLA** che sono stati giudicati i più validi assieme a quelli di S. Paolo del Brasile e a quelli di Rio de Janeiro.
- A proposito di **IMOLA**, si è scoperto che uno dei più grossi denigratori del circuito emiliano è Schechter che lo ha giudicato pericoloso e non adatto a fare una gara mondiale di F. 1.
- I piloti di F. 1 non vogliono più correre al Glen. Giudicano il circuito poco sicuro soprattutto perché l'organizzatore si rifiuta di cambiare i guardrail che a vederli sembrano nuovi, di un bell'azzurro, ma nella realtà sono stati verniciati per coprire la ruggine: sono marci e si rompono con un calcio. Immaginate se ci va a finire contro un'automobile!
- A parere di **FITTPALDI** il turbo ucciderà la F. 1 perché nessuno, a parte qualche casa come Ferrari, Alfa e Renault, potrà sviluppare detti motori. La televisione non seguirà più la F. 1 perché ci saranno solo tre o quattro macchine in pista. Oggi, dice Fittipaldi, per un team di due macchine in F. 1 occorrono 4 milioni di dollari: queste cifre già oggi esorbitanti faranno andare via gli sponsor, con il risultato di uccidere la F. 1. Entro cinque anni si ritornerà a vedere in pista 15 macchine come nel 1969 a Zandvoort.

3 miliardi e mezzo per l'80 WILLIAMS

- Entusiasti gli arabi delle prestazioni della **WILLIAMS** (hanno visto il « piedone » Allah davanti a tanti infedeli), tanto che gli sponsor hanno dato per il prossimo anno a Williams la bella cifra di 4 milioni di dollari per il team 1981, pari a circa tre miliardi e mezzo di lire.
- La **SAUDIA**, la compagnia aerea fra le più grosse sponsorizzatrici del team di Williams, ha regalato un lussuoso Rolex d'oro bianco con lo stemma Saudia oltre che a Williams anche ai tecnici che hanno realizzato la macchina della Mecca.

La MICHELIN vuole il titolo per 3 anni

- Il gran capo della Goodyear **LEO MELL** è andato a congratularsi con quelli della Michelin per il recente titolo mondiale vinto con la Ferrari. Bianchet afflitto da mal di gola non gli ha potuto rispondere; allora è andato da Dupasquier e gli ha detto: « Per una volta il titolo mondiale ve lo abbiamo lasciato vincere, ma dal prossimo anno deve ritornare alla GY ». Dupasquier ha ribattuto che gli piace vincere e cercherà di tenerlo da solo ancora per tre anni.
- **GORDON MURRAY** anche dopo l'abbandono da parte dell'Alfa continua a girare per Londra con una GTV a cui ha fatto applicare il turbo come sulle Turbodelta dell'ing. Chiti.
- Raffica di dimissioni all'**ALFA ROMEO**. Ad Arese se ne è andato l'avv. Coppi, grande amico del dott. Moro recentemente silurato nella grade degli innocenti. Oltre all'avv. Coppi se ne sono andati anche altri tre dirigenti.
- La **RENAULT** ha regalato ai giornalisti francesi, per ripararsi dal freddo al Glen e in Canada, una giacca a vento della Lothars. Signori come sono, non vi hanno in presso sopra il loro nome ma solamente una anonima scritta F. 1 turbo. (Tanto sono i soli - per ora - ad avere il turbo...)
- Nelle prove libere di giovedì prima della gara la pista era inondata da grossi vermi rossi che rendevano la pista scivolosa in alcuni punti. Dopo una strage non indifferente, gli abitanti dei prati e dei boschi attorno al Glen sono rientrati nei loro luoghi abituali abbandonando la pista troppo rumorosa e pericolosa.
- Gli abitanti dei vari paesi e paesini che gravitano attorno al Glen in occasione del GP di F. 1 a parziale compenso per il disagio creato dalle corse ricevono dall'organizzatore una serie di biglietti omaggio per poter visitare i box ed assistere la domenica alla gara.

Le notizie sono di G. CEVENINI

Per la F. 1 serie B più prove in Europa

- LONDRA** - La storia di un'altra serie di serie «B» della F. 1, si è finalmente fatta timidamente strada nella stampa britannica. «Autosport» mette ora il progetto di 12 corse in rapporto con la Marlboro. Ma potrebbe essere un po' troppo tardi, visto che sembra che si sia arrivati ad un compromesso per evitare una possibile coincidenza con le corse della serie **AURORA AFX**. Si dice che il programma Aurora verrà modificato, togliendo due gare su circuiti britannici poco popolari a vantaggio di due gare in più sul continente europeo.
- Si ipotizza in Inghilterra che **PETER WARR** potrebbe tornare alla Lotus l'anno prossimo, presumibilmente al suo vecchio posto come direttore del team. Traete le conclusioni che volete per quanto riguarda la Wolf...
- Circolano voci anche in Inghilterra che la **UNIPART** possa essere il misterioso « grande sponsor » che appoggerà l'Ensign l'anno prossimo. Ciò potrebbe sembrare un po' strano, visto che Unipart è una sussidiaria della British Leyland e naturalmente i motori montati sulle Ensign portano il nome « Ford » (è il team Unipart di F. 3 ha lottato con i motori British Leyland Triumph). Tuttavia c'è stato un precedente nel team Mopar Aurora, perché la Mopar è una sussidiaria della Talbot e le Fittipaldi F5A di Guy Edwards usano anche loro dei DFV. Sta di fatto che sia la Unipart che la Mopar forniscono dei componenti, fornendo pezzi Ford così come della loro marca.

REUTEMANN E ANDRETTI VORREBBERO ANDAR VIA (MA IL PATRÒN NEGA) E ALTRI PILOTI SUL FILO

CHAPMAN nel ciclone

WATKINS GLEN - Doveva decidersi tutto al Glen per le squadre 1980 in F. 1, invece mai come in questo momento a fine stagione siamo in alto mare. Da Montreal a qui è successo di tutto. Si aspettava un campionato facile da assestarsi invece... ma andiamo per ordine:

La **LOTUS** è nella bufera più che mai, i due piloti **ANDRETTI** e **Reutemann** se ne vogliono andare, ma « il vecchio » Chapman (come si chiama Chiti) non lo vuole lasciare andare, anzi ora potrebbe eventualmente lasciare andare **Andretti** ma assolutamente non **Reutemann**.

REUTEMANN ha detto che piuttosto che restare alla Lotus, dove in un anno ha rotto sette sospensioni e tre mozzetti smette di correre in F. 1. Per un anno si dedicherà solo alle gare **USA** (Indy, Atlantic, Can Am ecc...) e poi ritorna in F. 1 dove vorrà lui nel 1981.

Sentita questa dichiarazione si è subito fatto avanti **Roger Penske** che ha fatto una offerta di un milione di dollari a **Reutemann** per correre con le sue macchine in Europa nel 1980. Ma vediamo poco a questa soluzione, in un modo o nell'altro **Reutemann** e **Chapman** si metteranno d'accordo. Le due destinazioni di **Reutemann** sono ormai note. Se verrà lasciato libero ha due scelte **Williams** come secondo di **Jones**, oppure **Ensign** che sta rifacendo una squadra competitiva per il prossimo anno, in questa squadra potrebbe andare anche **Regazzoni** se alla **WILLIAMS** dovesse approdare **Reutemann**, ma ora pare che possa rimanere un posto libero visto che **Reutemann** non riesce a liberarsi da **Chapman**. Altro caso alla **LOTUS** è dato da **Andretti**. L'ex campione del mondo vuole andarsene, ha ricevuto una offerta da capofila della **McLaren** (miliardo e quattrocento milioni) ma anche a lui **Chapman** ha detto di no: deve rispettare il contratto che lo lega alla Lotus anche per il 1980.

O corrono con me in F. 1 o con nessuno — ha detto **Chapman** — **Andretti** da parte sua ha detto: « sì, è vero me ne voglio andare, ma non voglio litigare con **Colin**, non riesco a capire che cosa voglia fare, un momento dice di sì un altro di no, lo però devo molto a **Chapman**, se non mi lascerà libero correrò per lui il prossimo anno, gli devo gratitudine perché mi ha dato una macchina per diventare campione del mondo lo scorso anno, era il sogno della mia vita che si è avverato ».

Anche **ANDRETTI** sembrava in un primo momento deciso ad abbandonare la F. 1 se **Chapman** non lo avesse lasciato libero, ma poi ci ha ripensato. Un'altra trattativa che si sta oltre a quella con la **McLaren** alla luce del sole è quella con **Ecclestone** che ora ha una macchina competitiva a disposizione un « big driver » oltre a **Piquet** in squadra. Gli sarebbe più facile trovare un sponsor da quattro milioni di dollari (tre miliardi e mezzo di lire) come chiede per le sue macchine per il 1980, richiesta che ha spaventato anche la **Parmalat** che senza **Auda** non continuerà in F. 1 e abbandona **Andretti** (**Reutemann**) perché le trattative con **Auda** non si sono inviate con tutti e due, ma non fatto andare in esilio **Chapman** che li vede portare via, dopo una serata particolarmente disgraziata, le sue due « gemme ».

Ad ogni buon conto le trattative per altri piloti **Chapman** le porta avanti segretamente. Ha contattato come già detto **PIRONI**, il quale ha qualche problema a liberarsi da **Tyrrell** a fine mese di ottobre ma non dovrebbero essere ostacoli insormontabili, inoltre **Chapman** ha contattato due piloti, **Daly** nel caso non si liberasse **Pironi** e **Mike Hackett**. E' stato fatto anche il nome di **Henton** che lo stesso **Chapman** ci ha detto: « **Henton** è un pilota che, è stato il miglior pilota che io abbia mai avuto... ».

Anche sulla **TYRRELL** c'è « marea ». I due piloti vogliono andarsene, il loro momento è **Ligier** e **Lotus**, ma **Tyrrell** « monogamia » oppure non lascia andare **Jarvis** a lui ha proprio detto in questi giorni che deve rispettare il contratto. **JARIER** dunque resta « chez Tyrrell » ancora per un anno. **LA LIGIER** dovrebbe andare al posto di **Pironi** secondo nella lista di « gra-

dimento » della **Ligier** (Gitanne vuole assolutamente un pilota francese). Se uno dei due piloti **Tyrrell** abbandona il team **Ken** ha già pronto il sostituto, **Daly**, che ha diverse trattative come detto prima al fuoco.

ZUNINO dovrebbe perfezionare in settimana il contratto **BRABHAM** se le altre due trattative **Reutemann** ed **Andretti** non andranno in porto da parte di **Ecclestone**. Gli sponsor di **Zunino** sono l'olio **Gallo** e i jeans **Lewis**. Difficilmente, se perderà questa occasione (ma ha buone probabilità) a **Zunino** si apriranno altre possibilità in F. 1.

Confermato **PIQUET** alla **BRABHAM** che tanto bene impressiona, c'è stata una proiezione in questi giorni. Ben 14 piloti sono andati ad offrirsi, fra gli altri **Stuck**, ma gli è stato detto di no. La teoria di **Ecclestone** è che un pilota che è stato alla **Brabham** e se ne è andato non può più ritornare. Unica eccezione per **Reutemann**. All'ultima ora anche **TAMBAY** è stato contattato da **Ecclestone** per guidare il prossimo anno nel posto di **Zunino**. All'operazione è interessata anche la **Parmalat** che avrebbe dato a **Ecclestone** una piccola sponsorizzazione, indicando che aveva piacere di avere o **Regazzoni** o **Tambay**.

In settimana si sapranno le decisioni che **Tambay** e **Ecclestone** che si incontrano a Londra mercoledì avranno preso.

FITIPALDI non ha più la **COPERSUCAR**, è ai piani di sponsor. D'altra parte lui chiede quattro milioni di dollari per un team il prossimo anno, ma non ha più credibilità come costruttore, un passo a cui è stato quasi costretto dal fratello che non riusciva a sfondare in F. 1. **Emerson** per acccontentare la famiglia ha fatto un passo sbagliato. Ora deve rimediare: o smette, oppure passa ad altro team facendo solo il pilota cosa che non farebbe nessuno. I team che sono interessati a **Emerson** sono la **McLAREN** in seconda battuta dietro ad **Andretti**, e la **WILLIAMS** sempre in seconda

battuta dietro a **Reutemann** e nel caso che **Regazzoni** firmi altro contratto prima che **Frank** gli dica sì o no per il suo team, cosa che sembra abbia fatto con l'Ensign, mentre **Reutemann** non riuscirebbe a svincolarsi da **Chapman**. **Andretti** e **Fittipaldi** avrebbero cercato di fare cauti contatti anche con la **Ferrari**, per sapere se **Villeneuve** di cui ancora si dice non sia stato versato quanto pattuito alla sua banca di Montecarlo né da parte della **Ferrari** né da parte della **Fiat**, se ne andasse (e andrebbe alla **Williams**) per vedere se il posto eventualmente libero fosse per loro. I « contatti » dei due, caso strano, non hanno ricevuto un « no » deciso ma solamente un « vedremo ». Cosa vuol dire? A nostro parere che in casa **Maranello-Torino** è ancora in atto la battaglia del « grano... » come avevamo anticipato alcuni mesi fa.

Un altro che è andato alla **Brabham** ad offrirsi è stato **WATSON** di cui si sa che il contratto è in mano a **Ecclestone** essendo stato ceduto alla **McLaren** per due anni. Ma **Ecclestone** tiene questa carta di riserva, e ha detto a **Watson** pur ora di rispettare la **McLaren**...

C'è la possibilità che la **WOLF** faccia la seconda macchina, ci sono trattative per un secondo sponsor, se **Tambay** non andrà alla **Ligier** potrà rimanere e **McLaren** oppure guidare la seconda vettura « del lupo ».

ENSIGN ha un sacco di trattative in corso. Ha trovato i soldi per il prossimo anno per fare un « big team », ha fatto offerte a **REUTEMANN** ed a **REGAZZONI** come si sa da tempo.

Reutemann ha detto che piuttosto che restare per un milione di dollari alla **Lotus** va per 150.000 dollari all'**Ensign**, la quale dovrebbe schierare due macchine il prossimo anno, una per **Surer** (all'80 per cento) e una per **Regazzoni** che ora sembra il più probabile.

CHAPMAN... FA L'INDIANO SULLA MARETTA

«Se vogliono smettere ci sono tanti giovani...»

WATKINS GLEN - Le voci soprariferite sulle voglie-no dei due piloti-Lotus col sempre più probabile abbandono da parte di **Reutemann** e **Andretti** della **Martini Lotus**, ci ha indotti a verificare il tutto con il patron della **Lotus** **Colin Chapman**. Soprattutto dopo aver appreso dalla viva voce di **Andretti** che già in Canada i due avevano litigato violentemente ci ha lasciato alquanto perplessi. Poche domande, per poche risposte avrebbero potuto chiarirci le idee se il patron della **Lotus** fosse stato più esplicito. La prima domanda è venuta più che naturale: chi guiderà le **Lotus** l'anno prossimo?

« **Andretti** e **Reutemann** — ha risposto sorridente e per nulla toccato nel vivo il mago di **Norwick** — ambedue hanno un contratto che li lega alla mia scuderia per il prossimo anno e se vogliono rimanere nel giro della F. 1 non possono che guidare le mie macchine ». E' stato quindi superato il dilemma che **Mario** non volesse **Lole** in squadra e viceversa? « Sono tutte polemiche create dalla stampa. A me non risulta che i due non andassero d'accordo anzi sono sicuro che ambedue vogliono guidare per la **Lotus** l'anno prossimo ».

A noi risulta, dopo aver parlato con i suoi due piloti, che ambedue non desiderano più guidare le sue vetture per motivi personali inerenti la fragilità di alcune parti di esse cosa risulta invece a lei?

« Tutti prima di guidare le **Lotus** sono consci che le mie vetture sono al limite di peso ma sempre vincenti quindi non vedo perché se ne siano accorti solo adesso. **Mario** più non se ne poteva accorgere l'anno scorso quando gli ho fatto vincere il campionato del mondo, se ne è accorto adesso dopo una stagione che non è andata bene ». Cosa è una nuova macchina? « Una nuova macchina che non è andata bene ». Cosa è un completo fallimento. Da una macchina che ha deluso le aspettative abbiamo sempre avuto pur dalle buone indicazioni che verranno apportate sulla nuova che stiamo fra una quindicina di giorni al **Castellet**. Se i suoi due piloti dovessero lasciarla come costituirebbe la sua squadra? »

« Ci sono tanti giovani piloti desiderosi di guidare una formula uno non avrei nessuna difficoltà a rimpiazzarli anche se la cosa mi dispiace ». Ma gli sponsors accetterebbero due giovani piloti al posto di due piloti di grido? « Innanzi tutto gli sponsors hanno il contratto con la mia scuderia e non con i piloti, poi se non vado errato anche quando **Fittipaldi** prima e **Peterson** poi mi lasciarono riuscii a scoprire un **Gunnar Nilsson**. Come vedete non rimarrò senza piloti. Ma questa è solo una evenienza sono sicuro che tutto andrà bene alla fine ».



SI RIMEDIA ALL'ERRORE DI PAPÀ (E NE GIOVA BRAMBILLA)

Coi 3 punti DE ANGELIS motori ALFA alla Shadow?

WATKINS GLEN - Lakeview Motel al Glen venerdì mattina, arriva alla colazione **Giulio De Angelis** appena arrivato dall'Italia la notte precedente. Il discorso cade subito su che cosa farà **Elio** il prossimo anno, perché per stessa ammissione del figlio sono cadute tutte le possibilità di vederlo su un'Alfa Romeo nel 1980. La casa di **Arese** ha già formato la sua squadra, **Depailler** e **Giacomelli**.

« E' vero — dice papà **De Angelis** — ma l'Alfa Romeo darà a mio figlio nel team dove andrà i motori per le due macchine del team ».

Alla incredulità generale fa vedere un telex firmato dal presidente dell'Alfa dort, **Massacci** dove si dice che il prossimo anno l'Autodelta darà i motori che occorrono a **De Angelis** nel team dove questi correrà.

Incredulità generale, ma le prove sono irrefutabili.

Al circuito del Glen diciamo all'ing. **Chiti** quello che ci ha riferito **De Angelis** padre. Il boss dell'Autodelta è scettico. Alle nostre assicurazioni che è vero, ha un accesso di rabbia e spedisce il nuovo addetto stampa per l'Alfa F. 1. Provenzano a dare un laconico messaggio a **De Angelis** jr.: « Sei un cretino ». (Meno male che **Provenzano** non troverà **De Angelis** perché è in pista che gira e così passa un po' di tempo).

« Ha fatto male ad andarlo a dire in giro, in particolare alla stampa — dice l'ing. **Chiti** — **De Angelis** lo si vedeva aiutare, il telex di **Massacci** era soprattutto per aiutarlo a trovare un team buono ed anche un sponsor, visto che lui aveva due o tre trattative che con un telex del genere in mano potevano andare a buon fine. Certo che con questa pubblicità **De Angelis** si è tagliato tutti i ponti ».

Si arrabbia moltissimo l'ing. **Chiti** e l'esplicito unico riferibile nei confronti di **De Angelis** padre è « palazzinaro », per il resto meglio sorvolare. Andiamo da **Elio** e gli diciamo della reazione di **Chiti**, il pilota ci dice: « Ho creduto bene di rendere pubblica la cosa perché altrimenti poteva darsi che l'Alfa si fosse tirata indietro al momento buono... così ora devo mantenere quanto ha promesso ».

La cosa crea molto scalpore, tanto che al sabato notte viene diramato il seguente comunicato, non firmato ma che porta l'investazione Alfa Romeo:

« Nel quadro dei contatti che i respon-

DE ANGELIS (PUR BRILLANTISSIMO AL GLEN) HA VISTO SALTARE L'INGAGGIO PERCHÈ «FIGLIO DI PAPÀ»



Replica super e quanto di... sfida

Il PCI impone GIACOMELLI

WATKINS GLEN - Si è parlato tanto dell'Alfa Romeo in questa trasferta americana non certo felice. Si era cominciato con la vicenda canadese. Si è finito al Glen con la non qualificazione di Brambilla, l'uscita al 1. giro di Giacomelli e con le polemiche per la squadra 1980. Un pilota è già sicuro: **DEPAILLER** che il 15 novembre proverà la macchina al Castellet. Chiti vuole uno che ne capisca della vettura e che porti avanti la preparazione, e non faccia come i due attuali (Brambilla e Giacomelli) che sono lenti ad andare «in moto», e non sanno sfruttare i «momenti magici» con le gomme da tempo Goodyear che durano tre giri, e dove bisogna fare il tempo subito, come fa «la belva» Jones, o Laffite o come faceva lo stesso Lauda.

L'ing. Chiti voleva con sé De Angelis, dotato di doti naturali di pilota che a lui (e non solo a lui) piacciono molto, ma è stato obbligato a prendere Giacomelli imposto dal Partito Comunista Italiano, il quale per bocca dei sindacati ha fatto sapere che non si può prendere il figlio di un ricco costruttore al posto di un figlio di un lavoratore in una azienda di Stato.

La politica entra anche nella F. I dell'Alfa Romeo così come in fabbrica; giungeremo a un contratto discusso dalla FLM per i piloti? C'è da augurarsi davvero di no.

Per Brambilla l'avventura Alfa è finita male. Questa del Glen doveva essere la sua ultima corsa,

pur troppo, è finita senza che lui riuscisse a qualificarsi. Un vero peccato, vedremo che cosa riuscirà a fare il duo **DEPAILLER-GIACOMELLI**; sulla carta ci sono dubbi per tutti e due. Vediamoli.

DEPAILLER: è in questi giorni in ospedale a farsi togliere i chiodi che ha nelle gambe e deve riabituare gli arti. Sarà quello di prima oppure no? Personalmente abbiamo dubbi altrimenti al di là di tutte le chiacchiere Ligier avrebbe tenuto i due galli nello stesso pollaio, magari con due prime guide. Lottare fra due piloti non è sempre suicida per il team e lo dimostra il fatto che da quando se ne è andato Depailler per il noto incidente, c'è stato forse un rilassamento in Laffite e una pausa tecnica che, con un altro che spinge alle spalle per avere risultati, forse non sarebbe avvenuta.

GIACOMELLI: il pilota bresciano sta deludendo, sembra abbia poca voglia di guidare è più il tempo che passa al box fermo che in pista. Forse avevano visto giusto i team inglesi quando dopo aver vinto il titolo europeo non lo avevano chiamato da nessuna parte. D'altra parte anche con McLaren messe a disposizione dalla Casa delle sigarette non aveva brillato. Non ha esperienza, con il nome che ha, l'Alfa Romeo non può fare beneficenza (neppure al PCI) ma deve essere competitiva.

g. c.

sabili dell'Autodelta avevano avuto con alcuni piloti allo scopo di formare la squadra per la partecipazione al campionato mondiale di Formula 1 1980 era stata presa in considerazione anche la eventualità di un ingaggio di Elio De Angelis. Verificata la impossibilità di un suo inserimento l'Alfa Romeo gli aveva prospettato di favorirli l'entrata in un'altra scuderia con l'eventuale messa a disposizione, senza oneri per l'Autodelta, di motori resi disponibili dal venir meno della collaborazione con la Brabham. Questo tentativo dell'Alfa Romeo si proponeva anche lo scopo di creare le premesse per fornire un'occasione di guida anche ad un secondo pilota italiano. Purtroppo l'intempestiva pubblicità di queste intenzioni ha reso difficilmente realizzabile il progetto. Comunque la dichiarata disponibilità dell'Alfa Romeo era — e rimane — strettamente vincolata alla condizione chiaramente indicata anche nel relex, citato dalla stampa, di sicure garanzie sulla affidabilità tecnico-sportiva della scuderia».

Il perché di questo comunicato è abbastanza semplice. Soprattutto perché in Alfa hanno ancora da sistemare la questione Brambilla. E poi probabilmente l'offerta che era stata fatta a De Angelis doveva valere per un team italiano (Ocella) piuttosto che per uno inglese.

Ma dopo la bella prestazione del pilota romano al Glen, pare che le decisioni del comunicato, che non davano molte speranze, siano state riviste. Anche perché alla Shadow Don Nichols ha valutato in 370 milioni i benefici che ne trarrà dalla FOCA (come viaggi e quote 1980), grazie ai tre punti pescati dal pilota romano. Così potrebbe veramente essere la Shadow ad avere i motori Alfa V-12. La contropartita sarebbe ottenere anche il posto per Vittorio Brambilla a fianco di De Angelis.

