

QUESTA DOCUMENTAZIONE
DICE CHI È L'AUSTRIACO

LAUDA CUOGHI e bugie

TORONTO - In eco al comunicato (riportato nel diario di 7 giorni), che ha messo la definitiva parola fine ai rapporti tra Niki Lauda e la Ferrari merita una appendice particolareggiata, che chiarisca la situazione, anche perché da troppe parti si sono dette e scritte cose curiosissime, e perlomeno inesatte, sulla cronistoria che ha visto Lauda e la Ferrari protagonisti nelle ultime due settimane.

Niki Lauda aveva con tutta evidenza un solo obiettivo: quello di diventare campione del mondo in maniera anche aritmeticamente sicura. Ha corso a Watkins Glen con molta intelligenza in funzione di quel risultato, ma certo senza impegnare a fondo le sue vere possibilità. Ha fatto insomma una delle sue corse abituali, badando alla pratica. Una corsa che era stata un pochino «avvelenata» dalla vicenda che ha visto il capo meccanico Cuoghi allontanarsi dalla squadra.

Ottenuto il campionato, in un modo non brillantissimo ma comunque effettivo, Lauda — a mio avviso — non aveva più nessuna motivazione (è una parola che gli piace) per continuare a correre per la Ferrari. Soprattutto perché Canada e Giappone non sono certo tra i circuiti che egli ama.

Ha cercato e trovato, perciò, un pretesto che fosse plausibile. Ed ha cominciato a mettere in giro voci, anche calunniose, sul conto della squadra Ferrari, sia per quanto riguarda il comportamento verso il meccanico Ermanno Cuoghi, sia per quanto riguarda la voglia e la capacità tecnica della squadra di preparare al meglio le macchine per la gara canadese.

A noi personalmente egli ha ripetuto gli argomenti che aveva già adottato l'anno scorso, quando aveva rifiutato di vedere in pista tre macchine (una per Retuemann): «Preparare tre macchine non può portare a una preparazione fatta bene. Io corro solo per vincere e non per arrivare decimo. Se vedo che non posso vincere non corro».

Questi argomenti egli li ha poi sviluppati anche in interviste a giornali americani e canadesi (ma quanto parla, di questi tempi, questo Lauda finora taciturno e riservato!), con affermazioni che se Ferrari conoscesse parola per parola potrebbero portare anche a una richiesta di spiegazioni...

Comunque sia, si capiva benissimo fin da Watkins Glen che Lauda voleva solo la sicurezza del titolo e che poi avrebbe mollato tutto. Nessuna sorpresa quindi nel comunicato della Ferrari e nella assenza di Lauda per le prime prove canadesi.

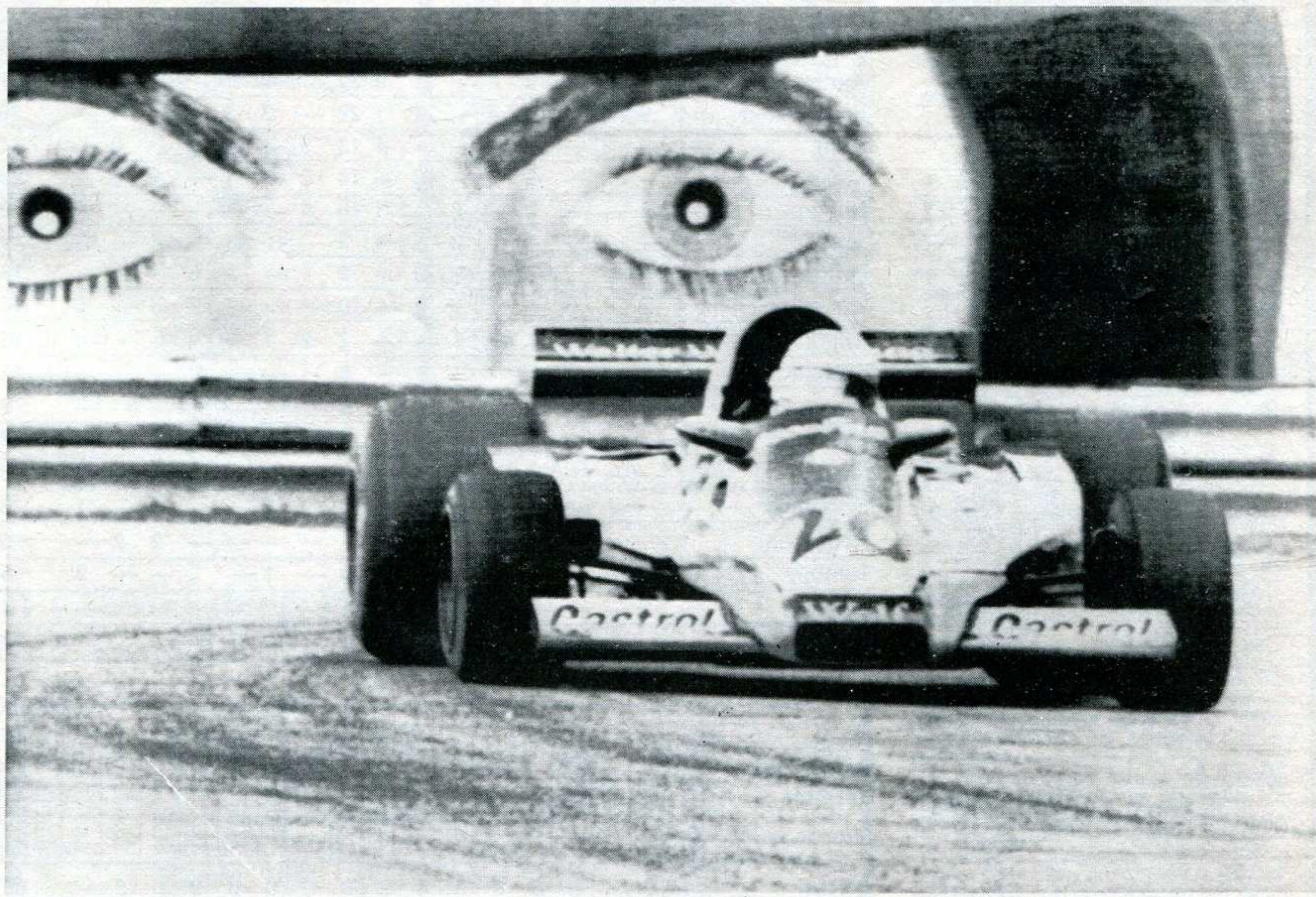
Per la cronaca egli aveva già predisposto il giorno prima un piano di viaggio, che prevedeva la visita ad una fabbrica canadese di aerei e poi il rientro in Austria con la moglie Marlene. Quindi la storiella dell'«intera notte passata a riflettere» è una... piacevole invenzione, direbbe Ferrari. Cioè una balla.

Vediamo adesso quanto possa essere giustificata anche la pretesa sua voglia di correre solo nel caso di essere in condizioni di vincere.

Si è forse battuto a fondo, per tentare di vincere, in parecchie delle

Dal caos di MOSPORT altri 9 punti-iride consolazione per SCHECKTER: ultimo dei classificati (da fermo) il «deb» Ferrari

«Doppiano» tutti Andretti e Hunt, ma...



I grandi occhioni di questo cartellone pubblicitario piazzato ai bordi del circuito di Mosport, sembrano guardare le ultime «sgassate» di Jody Scheckter che si avvia a vincere il Gran Premio canadese (Telefoto A.P.)

DALL'INVIATO

MOSPORT - Una corsa che poteva essere bellissima, che lo era stata per tre quarti e che sembrava doverci dare un vincitore splendido, è finita quasi in tragedia. Comunque nel dramma da varie cause, la principale delle quali si è confermata la insipienza degli organizzatori, la incompetenza e la lentezza dei commissari, la incredibile mancanza dei dispositivi di sicurezza più elementari.

Abbiamo avuto due protagonisti favolosi in Mario Andretti e James Hunt, eccezionali davvero e che hanno surclassato tutti, con un duello che li ha portati a darsi battaglia giro per giro senza remissione, ad una andatura che nessun altro era capace di sostenere.

Il duello poteva continuare fino all'ultimo giro, visto come i due attaccavano, ma il superamento del-

l'ultimo degli altri a non essere ancora stato doppiato, ha dato alla corsa una prima svolta cruciale.

E' stato al 61. giro quando Andretti, che aveva sempre Hunt subito dietro, si è trovato davanti Jochen Mass. E Mass volontariamente non ha «fatto giuoco di squadra», perché al passaggio seguente era in testa Hunt, con subito dietro Andretti. Mass però non era ancora doppiato, era ancora davanti ai due.

Ci si attendeva dunque di vedere, subito dopo, Hunt passare anche davanti a Mass e magari Mass fare un poco di ostruzionismo nei confronti di Andretti, cosa che non sarebbe stata edificante ma possibile.

Invece ecco che, a sorpresa di tutti, è Andretti a passare da solo, senza più nessuno attorno. Molto dopo arrivava Mass, nel frattempo superato da parecchi altri. Invece non passava per niente Hunt.

Era accaduto l'incredibile: un evidente malinteso tra i due piloti della McLaren, con Mass a sinistra che fa segno ad Hunt di passare a destra e che contemporaneamente si spostava verso la sinistra, ma con Hunt che contemporaneamente aveva imboccato una traiettoria a sinistra per superare il compagno. Collisione tra le due macchine. Quella di Mass, che va in testa coda ma può riprendere, quella di Hunt che invece di testa coda ne compie parecchi fino a urtare un paletto che la danneggia moltissimo.

La corsa che Hunt poteva vincere, perché ormai era difficile che Andretti potesse superarlo, diventava cosa facilissima per Andretti. Il quale da quel momento cominciava a

Franco Lini

I giri più veloci di ognuno

Andretti 1'13"299	Lunger 1'14"434	Nilsson 1'15"242	Ribeiro 1'16"495
Hunt 1'13"549	Patrese 1'14"577	Laffite 1'15"316	Scheckter I. 1'16"648
Brambilla 1'14"127	Tambay 1'14"677	Peterson 1'15"500	Neve 1'16"894
Mass 1'14"358	Jones 1'15"077	Reutemann 1'15"731	Binder 1'17"699
Scheckter J. 1'14"374	Ongais 1'15"169	Keegan 1'16"173	Fittipaldi 1'18"997
Depailler 1'14"416	Villeneuve 1'15"229	Stuck 1'16"181	Watson 1'27"339

la PAGELLA **AUTO SPRI NT**

PILOTI VOTO MACCHINE

Andretti, Scheckter	10	Lotus
Mass, Depailler, Nilsson, Reutemann, Patrese, Brambilla	9	McLaren
Hunt, Peterson, Villeneuve, Tambay, Keegan, Laffite	8	Shadow
Stuck, Ribeiro, Jones, Lunger, Fittipaldi	7	Wolf, Tyrrell, Ferrari, Brabham
Ian Scheckter, Ongais, Binder, Neve	6	Ligier, Surtees, Ensign
	5	Penske
	4	Copersucar
	3	March, Renault
	2	
n.c. Watson, Regazzoni	1	

il più e il meno 

SFORTUNATO

+ Andretti
- J. Scheckter

COMBATTIVO

+ Andretti
- Binder



FORTUNATA

+ Wolf
- Lotus

EFFICACE

+ Lotus
- March

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempo 1976	Pilota	Vettura	Venerdì		Sabato
			I	II	
1'13"028 (Lotus JPS 11)	Mario Andretti	Lotus JPS-Mk. 3	1'11"85	1'11"385	—
1'12"389 (McLaren M23)	James Hunt	McLaren-Marlboro M26	1'12"55	1'11"942	—
1'12"793 (March 761)	Ronnie Peterson	Tyrrell-Elf P 34/2	1'13"58	1'12"752	—
1'14"397 (Lotus JPS 11)	Gunnar Nilsson	Lotus JPS-Mk. 3	1'14"07	1'12"975	—
1'13"439 (McLaren M23)	Jochen Mass	McLaren-Marlboro M26	1'13"48	1'13"116	—
1'12"837 (Tyrrell P34/2)	Patrick Depailler	Tyrrell-Elf P34/2	1'15"88	1'13"207	—
1'15"652 (Surtees TS19)	Alan Jones	Shadow DN8	1'13"94	1'13"347	—
—	Riccardo Patrese	Shadow DN8	1'14"44	1'13"435	—
1'13"191 (Tyrrell P34/2)	Jody Scheckter	Wolf WR-2	1'14"30	1'13"497	—
1'13"973 (Penske PC4)	John Watson	Brabham-Martini BT45	1'13"50	1'13"724	—
1'13"425 (Ligier JS 5)	Jacques Laffite	Ligier-Matra JS7	1'14"15	1'13"739	2'19"271
—	Carlos Reutemann	Ferrari 312 T2	1'14"12	1'13"890	1'59"568
1'13"322 (March 761)	Hans Stuck	Brabham-Martini BT 45	1'14"83	1'13"935	—
1'13"500 (Ferrari 312 T2)	Clay Regazzoni	Ensign 177	1'14"06	1'13"999	—
1'12"799 (March 761)	Vittorio Brambilla	Surtees-Beta TS 19	1'14"95	1'14"229	1'48"339
—	Patrick Tambay	Ensign 177	1'15"43	1'14"464	—
—	Gilles Villeneuve	Ferrari 312 T2	1'15"18	1'14"465	1'54"624
—	Ian Scheckter	March 761 B	1'15"97	1'14"855	—
1'14"471 (Copersucar 04)	Emerson Fittipaldi	Copersucar F 05	1'19"90	1'14"857	1'51"871
1'16"201 (Surtees TS 19)	Brett Lunger	McLaren M23	1'14"93	1'15"359	—
—	Patrick Neve	March-Williams	1'16"32	1'15"510	—
—	Danny Ongais	Penske PC4	1'17"05	1'15"599	—
—	Alex Ribeiro	March 761 B	1'16"03	1'15"770	—
—	Hans Binder	Surtees TS 19	1'40"92	1'16"568	1'58"077
—	Rupert Keegan	Hesketh 308 C	1'17"00	1'18"014	1'54"468
—	Ian Ashley	Hesketh 308 C	1'16"64	—	—
—	Jean Pierre Jabouille	Renault RS-01	1'46"70	1'18"899	1'47"613

LAUDA CUOGHI e bugie...

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

corse ultime? Citiamo soltanto il Gran Premio d'Austria, quello d'Olanda, e quello di Watkins Glen, tanto per non andare troppo indietro. La verità è che ha corso per fare punti, fidando sulla affidabilità della Ferrari che non si rompe mai, ma di certo non combattendo a fondo. Reutemann è stato certo più combattivo di lui anche se meno fortunato, perché in Olanda è stato buttato fuori da Nilsson, in Italia ha avuto guai col motore ed a Watkins Glen con una valvola bruciata, sempre quando era davanti a Lauda.

Eppoi Lauda dovrebbe essere più onesto e soprattutto avere più memoria, perché egli deve sapere benissimo, come sappiamo tutti e come alla stessa Ferrari ammettono, che quest'anno le Ferrari non sono certo state all'altezza delle altre, delle migliori. Su certi circuiti hanno potuto difendersi, ma dove la tenuta di strada diventa importante e la utilizzazione della potenza è in funzione della aderenza delle ruote posteriori, le Ferrari sono state a disagio.

Lauda questo deve saperlo, e quindi non può dire che corre solo quando sa di poter vincere. Il che tra l'altro sarebbe troppo comodo. Egli poteva, molto più chiaramente ed onestamente, non compiere l'arrampicata sul cristallo che ha fatta, e dire semplicemente che non se la sentiva più di correre e rischiare per la Ferrari.

Tanto per chiarire le idee eccovi alcuni estratti di articoli apparsi sulla stampa locale.

Il «THE GLOBE AND MAIL» di Toronto, in data 5 ottobre, mercoledì, quindi con intervista rilasciata al più tardi martedì 4, a firma Jeffrey Labow dice: «La decisione della Ferrari di licenziare il capo meccanico Cuoghi, domenica scorsa, ha lasciato Lauda senza meccanico personale per il prossimo Gran Premio di domenica. Lauda dice: "sono tutti intrighi. Quando ho deciso di lasciare la Ferrari ho chiesto al mio meccanico se voleva venire con me alla Brabham. Allora 'loro' gli hanno chiesto una risposta su quel che egli voleva fare e poi l'hanno licenziato".

"E' molto duro guidare per la Ferrari. E' probabilmente la squadra più difficile del mondo. Non voglio entrare in particolari perché non aiuterebbero nessuno, ma non ho voluto andare avanti con tutti questi intrighi per un altro anno. 'Loro' volevano che rimanessi, e quando

ho detto che me ne andavo sono cominciati un sacco di cose stupide, di complicità. Io non ho più alcuna motivazione per correre per loro".

«Loro» sono quelli della Ferrari, ovviamente.

Lo stesso giorno 5 ottobre il «TORONTO STAR», a firma di Len Coates, scrive: «Lauda è preoccupato perché teme che la sua macchina non abbia sufficienti attenzioni per essere competitiva. Egli dice che "se venerdì e sabato vedrò che non vi sarà modo di essere competitivo me ne andrò a casa. Sono un professionista — continua — sono qui per vincere. Se avrò una macchina cattiva potrò soltanto battermi per essere decimo, rischiando come se corressi per vincere. Non vi è ragione che sia costretto a correre in quindicesima posizione solo perché 'loro' non vogliono lavorare ancora per me"».

Subito dopo lo stesso giornale riporta dichiarazioni di Lauda concernenti Cuoghi, praticamente le stesse riportate dal «Globe and Mail», però con l'aggiunta che «Quando Cuoghi ha detto al team manager che non aveva ancora deciso, egli è stato licenziato e non gli hanno più permesso di lavorare sulla macchina. Ha dovuto abbandonare il box e guardare la corsa da spettatore».

Aggiunge poi che è stato Lauda a dare al meccanico i soldi per andare a casa, ad organizzargli il viaggio tra Watkins Glen e New York, dopo aver scoperto che la squadra spediva il meccanico con un camion e con solo dieci dollari in tasca e la promessa vaga che un biglietto aereo lo attendeva da qualche parte a New York per rientrare in Italia.

«Io penso che dovevano trattarlo come un uomo, non come un burattino. Questo uomo ha fatto molte cose buone per la Ferrari, davvero molte cose buone».

Tra le altre cose, infine, Lauda afferma che ha scelto la Brabham perché vuole stare lontano dagli intrighi che ha dovuto sopportare alla Ferrari.

Adesso è bene ascoltare l'altra campagna, cosa che pare non sia passata per la mente ad altri.

Qui in America c'è Roberto Nosetto, incaricato di questo genere di affari alla Ferrari, ed è lui che ci spiega le cose. Innanzi tutto la cronistoria dei rapporti Ferrari-uomini di Lauda (Ghedini e Cuoghi) comincia molto tempo prima di Watkins Glen. Quando alla Ferrari hanno saputo che i due erano stati richiesti da Lauda di seguirlo nella nuova squadra, la Ferrari li ha interpellati. Davanti a Piero Lardi ed a Pacher, della direzione della Ferrari, Ghedini ha detto subito che se ne sarebbe andato con Lauda. Cuoghi invece ha fatto presente alcuni fatti, quali un notevole vantaggio economico che Lauda gli ha proposto. E la conclusione era stata che, attraverso un notevole ritocco dei suoi compensi, che la Ferrari ha accettato, Cuoghi aveva deciso di rimanere alla Ferrari. Evidentemente, quando tutti si sono ritrovati a Watkins Glen, le cose debbono essere cambiate, perché Lauda ha fatto altre proposte ancora più vantaggiose economicamente. E così per Cuoghi sono ricominciati i dubbi. Fino alla decisione, presa sabato sera 1. ottobre, di ascoltare le proposte di Lauda e di lasciare la Ferrari.

A Watkins Glen vi era un funzionario della Alitalia, il signor Miradoli, che ha provveduto a ritirare il biglietto aereo di Cuoghi, biglietto che era stato compilato per il viaggio Toronto-Milano (la gente della Ferrari torna in Italia subito e non va direttamente in Giappone come fanno gli altri), per farlo diventare New York-Milano. Il biglietto veniva perciò portato a New York dal signor Miradoli e Cuoghi lo avrebbe trovato corretto e pronto al terminal Alitalia aeroporto Kennedy.

Per andare a New York, Cuoghi è stato fornito di abbastanza soldi per vivere confortevolmente nel giorno di trasferimento. Però gli è stata anche offerta la possibilità di risparmiare, visto che alla Ferrari avevano un automezzo che doveva rientrare a New York, e gli hanno detto che se voleva utilizzarlo lui poteva farlo liberamente.

Nelle dichiarazioni di Lauda quello che in realtà è stato un favore si è trasformato in una vessazione, quasi nell'abbandono di un povero lavoratore in terra straniera!

Tutta questa storia non sarebbe stata necessaria, se non vi fossero state le perlomeno incaute dichiarazioni di Lauda alla stampa canadese ed americana. In fondo il fatto che il meccanico Cuoghi se ne sia andato dalla Ferrari per passare alla Brabham è un fatto banale, e nelle squadre da corsa se ne verificano a decine ogni anno. Cosa diavolo c'era bisogno di farlo diventare un fatto clamoroso?

La mediocrità organizzativa aggrava il G.P. Canada

MASS elimina **HUNT** ● Le bielle del **CO-SWORTH** fermano **ANDRETTI** a due giri dall'arrivo ● Sul suo olio « volano » i piangenti **BRAMBILLA** e **PATRESE** (che erano 4. e 5.) ● **VILLENEUVE** evita di entrare nel mucchio della penultima curva ma è fermo lo stesso ● **PAUROS** INCIDENTI a **NILSSON**, **BINDER** e **KEEGAN** ● Meno seri ma da ritiro lo stesso per **WATSON** e per **CLAY REGAZZONI**

NIKI, che aspetti: le BRABHAM-ALFA? sparite anch'esse

Il grande assente di Mosport è stato Lauda, che ha preferito recarsi negli Stati Uniti per acquistare un nuovo aereo personale, disertando anche i box

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

correre al risparmio, rallentando notevolmente.

Fino ad allora Andretti aveva offerto un festival di giri veloci, uno più svelto dell'altro. Poi ha invece limitato l'azione al controllo della situazione, anche perché temeva che qualcosa potesse accadere al motore. Tanto è vero che non ha per niente reagito quando Jody Scheckter, che egli aveva doppiato parecchio prima, lo ha raggiunto e poi superato, tornando così nel suo giro.

E' invece accaduto anche ad Andretti di non poter vincere. Non per colpa sua, ma per una di quelle « esplosioni » cui i motori Cosworth ogni tanto sono soggetti, senza preavviso e con gran botto. Una esplosione che ha provocato la grande delusione di Mario Andretti, a tre giri dalla fine, ma che ha anche provocato tanta, tanta delusione in Riccardo Patrese e Vittorio Brambilla, che dell'olio di Andretti sono stati le vittime finendo fuori pista in pirouette spaventose.

Noi abbiamo raccolto, subito dopo, a pochi metri dall'accaduto, le parole singhiozzate dei due italiani. Proprio singhiozzando, perché Riccardo Patrese era distrutto dalla delusione, con gli occhi pieni di lacrime, quando ci ha detto accuratamente: « Si può essere più sfortunati di così? ».

E perché Vittorione Brambilla, che è un coriaceo, un duro, si dice, aveva anche lui il pianto negli occhi, quando ci ha detto « non me ne va bene proprio nemmeno una! ».

Avevano di che essere tristi e delusi e irritati, i due italiani, perché sapevano, come lo sapevano coloro che li avevano visti, di aver fatto una corsa splendida, che meritava la ricompensa del risultato utile.

DOPPIA SFORTUNA PER GLI ITALIANI

Per Brambilla, visto come sono finite le cose, poteva essere addirittura il secondo posto, forse, ma certamente il terzo. E per Patrese il quarto. Invece sono finiti nella ammucchiata di tante macchine che hanno ostruito l'esterno della penultima curva.

All'interno della quale è finita anche la Ferrari di Gilles Villeneuve, che sulla scivolosa pista ha avuto la fortuna o l'abilità di andare in testa a coda senza urtare ostacoli, e la fortuna di non essere investito da nessuno quando la sua macchina è rimasta bloccata. Spinta poi fuori a braccia.

Anche per Villeneuve l'esordio sulla Ferrari poteva essere tutto sommato positivo, dopo un avvio di ga-

Lino Manocchia



Commissari di percorso e personale di servizio soccorrono, prontamente Rupert Keegan dopo il « crash » della sua Hesketh contro il guardrail. Portato velocemente all'ospedale, la diagnosi parla di ferite non gravi

GILLES era ottavo al 70° giro

son copia Keegan facendo un testacoda in lotta con Patrese e rientra al box a piedi per una perdita di carburante dovuta al distacco del serbatoio. Restano in gara 14 concorrenti che passano così: Andretti, Hunt, Mass, Scheckter, Depailler, Patrese, Brambilla (che punta il conazionale da vicino) Jones e quindi Villeneuve. Anche Fittipaldi abbandona il campo che diventa sempre più avvincente.

Quarantesimo giro e Ian Scheckter accusa noie al motore e dopo una sosta al box abbandona.

Soltanto Andretti, Hunt, Mass e Scheckter sono sullo stesso giro, gli altri sono doppiati. Andretti al 50.mo gira in 1'13"54 nuovo record detenuto da Niki Lauda, alla media di 193,793 kmh.

Andretti continua sempre più poderosamente avvicinandosi a Scheckter che sta per essere doppiato.

Brambilla tenta invano il sorpasso di Patrese mentre Andretti viene aiutato dal « traffico » e Tambay continua a pressare Villeneuve.

Un grande « piedone », intanto è capace di riscaldare gli infreddoliti spetta-

tori incappucciati e di stracciare il suo stesso record in 1'13"42 alla media di 194,057 kmh.

Alla curva cinque, Mass ostacola Andretti, Hunt ne approfitta e passa Mario che alza il pugno in segno di protesta. Mezzo giro e Hunt va a toccare il compagno di squadra ed esce fuori corsa. Mario, ora, se ne va solitario, con Scheckter che tenta disperatamente di riprendere il terreno perduto. Brambilla sorpassa Patrese mentre restano in gara 12 vetture.

Al 60. giro ecco le posizioni: Andretti, ad un giro Scheckter, Depailler, Brambilla, Patrese, Mass e « piedone » annulla nuovamente il suo tempo sul giro in 1'13"29 alla media di 194,586 kmh.

Ai settanta giri, ecco come passano i superstiti: Andretti, Scheckter (che riesce a sdoppiarsi) Depailler, Brambilla, Patrese, Mass, Jones, Villeneuve, Tambay, Lunger, Ongais, Ribeiro.

Mancano dieci giri e il colpo di scena crea il brivido, mentre sulla ristretta, antiquata, inadeguata per una F.1, pista canadese inizia la carneficina.

Dopo aver guidato per oltre 77 giri, Andretti, nella passata che segue, rientra lentamente al box. Il motore è scoppiato. Brambilla slitta ed urta il guardrail. Al 79. Gilles Villeneuve, per evitare Brambilla (sempre in curva e con spazio limitato) finisce contro il guardrail interno della curva prima del rettilineo centrale e rompe. Il canadese esce piangendo dopo una gara abbastanza lineare e piacevole.

Anche Patrese intanto finisce contro la protezione e la sua Shadow rientra al garage rimorchiata dalla gru ed in condizioni alquanto pietose.

MOSPORT - Una partenza perfetta alle 14,32 locali davanti ad una folla giunta all'ultimo momento, trattenuta dalla pioggia che è caduta sino a due ore prima del via.

Andretti, dalla pole position, infila Hunt e lo stacca di una trentina di metri. Dopo un giro il plotone passa nell'ordine: Andretti, Hunt, Mass, Nilsson, Depailler, Patrese, Peterson, Scheckter.

Immediatamente, alla curva numero otto, Watson tocca col « naso » Peterson, rompe il musetto ed è costretto a rientrare al box, mentre Regazzoni esce fuori pista e l'uscita gli costa la gara.

Al quindicesimo giro Laffite, alla curva numero sei, entra nel prato mentre Andretti guadagna un secondo su Hunt. I distacchi, pertanto, alla ventesima tornata sono i seguenti: Hunt a 3", Mass a 22", Scheckter a 28". I venti giri vedono il passaggio di Andretti tallonato rabbiosamente da Hunt, Mass, Scheckter, che ha rimontato due posizioni, Reutemann, Depailler, passato dal pilota della Ferrari, Patrese, Jones, Brambilla e Peterson mentre Nilsson compie un testacoda urtando la protezione di gomme uscendone leggermente zoppicante.

Fittipaldi, intanto, rientra al box e cambia le gomme di sinistra mentre il motore ha la raucedine.

Bello e appassionante il duello tra i primi due e gli immediati inseguitori Mass e Scheckter. L'inglese riduce di un secondo il distacco da Mario che sembra deciso a continuare sullo stesso metro iniziale.

Quaranta giri e Hunt continua a pressare Mario mentre Keegan urta il guardrail dopo un contatto con Binder che lo doppiava per la seconda volta e viene condotto in ospedale per osservazione. Peter-



CRESCONO LE SCORRETTEZZE NEL «CIRCO»
HUNT PRENDE A PUGNI UN COMMISSARIO

RONNIE rischia i pugni di JODY

MOSPORT - Dopo una corsa stranissima, che ha visto solo otto delle venticinque macchine arrivare al traguardo, è stato il furioso Jody Scheckter ad aggiudicarsi la vittoria nel GP «di casa» del team Walter Wolf. Non appena ritirato il suo premio si è messo alla ricerca di Ronnie Peterson il quale aveva già lasciato il circuito ed ha saputo in albergo di essere stato multato di 500 dollari per aver attraversato la pista tornando al box. «E' matto, — ha detto il compagno di squadra di Peterson, Depailler — ha cercato cinque volte di spingermi fuori pista sul rettillo. Lo si deve fermare». Ci sono voluti quindici minuti prima che il direttore del team Peter Warr fosse riuscito a calmare Jody. Più tardi quando ha parlato della macchina Jody ha detto: «La vettura non è andata male, sottosterzava all'inizio ed è peggiorata un po' verso metà corsa, ma non è stato troppo forte. La rottura del tubo di scarico non ha fatto veramente una grande differenza, ma mi sono preoccupato un po'» ha detto Jody. Il fortunato vincitore di una notevole corsa, la quale, fino a pochi giri dalla fine, sembrava volergli dare solo il quarto posto.

Si trovava ad un giro dal battistrada Mario Andretti, a dieci giri dalla fine. Poi con tre giri rimasti ha ereditato il comando quando Andretti è entrato nei box con il motore rotto, e che dava già segni di cattivo funzionamento durante gli ultimi sette giri. «La pressione dell'olio fluttuava e ho rallentato, ma infine il motore è scoppiato, forse per un cuscinetto di banco», ha detto Mario. Si trattava di un motore Cosworth. Andretti aveva anche avuto noie di maneggevolezza, e questo fatto avrebbe potuto dare la vittoria al suo unico vero avversario, James Hunt, se la loro battaglia si fosse protratta fino alla fine.

Il maggiore argomento di discussione a Mosport era naturalmente l'incidente tra Hunt e Jochen Mass meno di un giro dopo che Hunt aveva sorpassato Andretti e si trovava in testa. Andretti ha detto: «Mass mi ha quasi spinto fuori pista in staccata per il tornante stretto». Mass sostiene di aver visto arrivare Hunt e Andretti dietro di lui, quindi si è spostato verso l'interno della curva alzando il piede dal gas per lasciare passare Hunt, e quando gli stava facendo segno con la mano di passare veniva urtato dal di dietro. «Dovevo rallentare prima perché mi trovavo fuori traiettoria per la curva, là dove c'era tutta la polvere in pista. Quando stavo facendo segno a Hunt di passare, egli mi ha urtato dal di dietro».

Entrambe le macchine sono finite in testa-coda, Hunt ha distrutto la vettura ed è stato fortunato a rimanere illeso, dopo aver picchiato contro il muro frontalmente. E' sceso dalla macchina furibondo nei confronti di Mass, scaricando la sua rabbia su un commissario, il quale cercava di impedirgli di attraversare la pista. Hunt lo ha buttato a terra e poi è tornato ai box, maledicendo Mass, che era riuscito a continuare la gara, avendo, tuttavia, perso diverse posizioni. Gli costerà 2000 dollari il pugno al commissario e 750 l'attraversamento della pista.

Forse il giudice migliore dell'incidente è Mario Andretti, che si trovava direttamente dietro a loro e ha visto tutto. «Mass ha fatto segno con la mano a Hunt di passare e poi sembrava perdere il controllo a metà curva. Ha fatto un mezzo testa-coda e ha urtato Hunt che stava passando». Questa versione corrisponde esattamente con ciò che ha detto un testimone oculare, che si trovava in quella curva ad assistere alla corsa. Comunque alla fine della corsa si è cercato di tenere lontani Mass e Hunt.

Patrick Depailler si è riferito alla sua corsa definendola «terribile». «Ho avuto tanto sottosterzo che ho dovuto buttare la macchina lateralmente in ogni

curva». Era sorpreso e felicissimo di essere arrivato secondo. A solo due giri dalla fine la pressione su di lui si era allentata, perché Brambilla, anche lui sotto dura pressione, ha fatto un testa-coda e ha rovinato la sua Surtees scivolando sull'olio, che la Lotus di Mario Andretti aveva perso.

Anche Riccardo Patrese è rimasto vittima dell'olio quando si trovava in quarta posizione al giro precedente, e anche il debuttante della Ferrari Gilles Villeneuve è caduto nella trappola dell'olio e dell'eccessivo entusiasmo. Già al giro precedente aveva fatto un testa-coda nel tornante, dove aveva anche avuto un incidente in prova. Villeneuve ha detto: «Ho visto l'olio troppo tardi e ho fatto un testa-coda, benché non abbia urtato niente. Quando ho tentato di tornare in corsa ho superato il limite di giri e sono stato troppo duro con la frizione, e così il semiasse si è rotto».

Il nuovo numero uno della Ferrari, Carlos Reutemann era già uscito di gara da un pezzo, a un quarto di distanza, quando stava inseguendo Scheckter, per passare al quarto posto. «Qualcosa non funzionava con il dosatore», ha detto Tomaini, direttore del team Ferrari.

Anche altri piloti erano arrabbiati dopo questo GP, tra cui John Watson il quale è stato spinto fuori pista quando tentava di passare Peterson al secondo giro; Peterson gli ha tagliato la strada, spostandosi davanti a lui alla fine del rettillo. Il team Brabham aveva chiuso bottega e se ne era andato prima della fine della gara, perché dopo venti giri anche la loro seconda macchina, quella di Hans Stuck era uscita di gara per rottura del motore.

Gunnar Nilsson se l'è cavata fortunatamente nello stesso punto in cui Watson è uscito, il suo problema era il gas bloccato. «Non avevo alcun avvertimento. Quando ho alzato il piede alla fine del rettillo, il gas è rimasto completamente aperto. Sono riuscito a passare la curva per un terzo, prima di poter scalare e frenare, la macchina è andata dritta contro il terrapieno, piuttosto violentemente, ma sorprendentemente era meno danneggiata che al Glen», ha spiegato Gunnar.

Alan Jones, che è arrivato quarto, dietro a Mass, ha descritto la sua corsa come «patetica». «Penso che sia stata la corsa peggiore che abbia mai fatto. La macchina sottosterzava all'inizio ed è peggiorata tanto che non sono riuscito neanche a farla sovrasterzare alla fine. Anche il motore non mi aiutava, sono stato contento quando la corsa è finita». Aveva visto molto della battaglia tra Scheckter e Peterson, descrivendola come «Rude, molto rude. Dappertutto si alzava la polvere e ho visto delle macchine sull'erba» ha detto.

Gli organizzatori di Mosport, infine, si sono rifatti della loro disorganizzazione punendo con un avvertimento per iscritto Tambay per aver passato Ribeiro quando c'erano le bandiere gialle.

Jeff Hutchinson

● Il messicano REBAQUE ha perfezionato l'acquisto di due Lotus 78, che gli saranno consegnate alla fine della stagione, dopo il GP del Giappone. Avrà una macchina completa, una di scoria smontata con molti ricambi e quattro motori. L'acquisto è stato concordato con Colin Chapman domenica mattina. Rebaque correrà da privato, ancora, nella stagione 1978. Con la Lotus spera di poter fare miglior figura che finora.

● ALEX RIBEIRO ha deciso di smettere con la Formula 1 perché le prestazioni mediocri cui è stato obbligato hanno fatto danni alla sua immagine. Nel 1978 farà solo corse della Formula 2 con una sua squadra, telaio March e motori Hart.

Torniamo alla corsa.

Abbiamo visto la grande gara di Andretti e Hunt, quella davvero esaltante di Patrese all'inizio, poi il duello tra Patrese e Brambilla finito con vantaggio del monzese. L'attacco di Brambilla a Depailler.

C'è stata anche la gran bella gara di Mass, che adesso ha la macchina come quella di Hunt e che, pur non essendo sullo stesso piano, ha fatto meglio di tutti gli altri. E' anche la bella corsa di Nilsson, finita con un gran spavento perché il blocco dell'acceleratore lo ha mandato violentemente fuori pista nel punto dove era finito Ashley in prova.

FRUSTRATO DAL MOTORE L'ATTACCO DI CARLOS

Una gran corsa anche quella che stava facendo Carlos Reutemann che ha superato Stuck, Jones, Patrese, Depailler e si era messo in caccia di Scheckter avvicinandogli, fino a diventare quinto. Poi il motore ha ceduto e per Reutemann è finita la speranza di fare un risultato che poteva sperare. Visto come sono finite le faccende poteva essere addirittura vittoria, senza esagerazioni.

Villeneuve ha fatto la sua corsa. Come vi abbiamo detto, senza strafare, ed ha fatto bene, avrà tempo di dimostrare quel che vale.

Peterson, che in prova era andato forte, è stato alle prese con la macchina, sottosterzante in modo incredibile, e poi ha dovuto abbandonare con benzina che usciva da un serbatoio rotto. Fittipaldi, come al solito, ha avuto il suo calvario.

Poteva essere una bella giornata anche per Laffite, ma la rottura di una saldatura su un mozzo gli ha semidivolto una ruota.

Delle Brabham Alfa Romeo poco da dire. Watson è finito fuori strada subito, nel tentativo di passare Peterson che lo ha «chiuso» in rettilineo. Stuck, che è rimasto in corsa, non ha potuto andare lontano, perché la frizione ha ceduto. Così alla Brabham resta pochino. Di questa gara. Chissà cosa ne pensa il Lauda che era ormai in Austria!...

Fuori subito anche Clay Regazzoni, che su questo circuito avrebbe potuto essere a nozze. Sfortunato, Regazzoni. Ma forse anche un poco frettoloso nell'attaccare.

In Canada, comunque vada, non si correrà più a Mosport. Si dice che il progetto di Toronto vada avanti. Però se gli organizzatori restano gli stessi, sarà bene guardare bene in faccia la gente prima di dar loro ancora la possibilità di nuocere.

f. l.

ra prudente e guardingo, e dopo che le posizioni le aveva conquistate. Invece anche lui è stato messo fuori dall'olio sgorgato dal motore di Andretti.

Quel che è da aggiungere, però, è che Brambilla e Patrese forse avrebbero potuto lo stesso continuare, se all'esterno della pista non vi fossero stati ostacoli incredibili e inconcepibili.

Erano i resti delle macchine di Binder e Keegan, che prima ancora della metà corsa erano entrati in collisione. Abbiamo visto la dinamica dell'incidente, che non è colpa di nessuno, a mio avviso.

Le due macchine si apprestavano a fare la curva quando quella di Keegan, apparentemente senza freni, ha investito da tergo quella di Binder. Si sono sollevate entrambe, ricascando con violenza e smembrandosi. Binder è finito contro i guardrails e vi è rimasto, Keegan è rimbalzato in mezzo alla pista e vi è rimasto. Binder è uscito da solo, Keegan ha chiamato soccorsi perché aveva le gambe doloranti. Lo hanno adagiato sul terrapieno e mezzo minuto dopo è arrivato con una valigetta un medico, ma per avere una ambulanza sono occorsi sei minuti.

Nel frattempo le macchine erano rimaste dove erano. Quella di Keegan che ostruiva la pista è stata finalmente spostata a braccia, facendola strisciare, da commissari e da volenterosi che erano venuti a dare una mano scavalcando le reti. Di mezzi atti a trarre le macchine di lì nemmeno a parlarne! Così i due rottami sono rimasti adagiati al guardrail. Ostacoli durissimi per chi avesse la sventura di sbandare in quel posto. Come è appunto toccato a Patrese e Brambilla.

Non ci fossero state quelle due macchine forse Patrese poteva slittare di più e magari continuare, e certo non sarebbe stato un ostacolo supplementare per Brambilla.

Ecco come la corsa è stata falsata anche da questa incredibile insipienza della organizzazione, per la quale la sicurezza deve essere una nozione vaghissima. Noi non vogliamo tornare su quanto abbiamo detto da tanto tempo però ricordiamo che abbiamo già più volte detto che Mosport non è un luogo dove si possa correre un gran premio. Invece si è continuato.

Tanto è vero che anche quest'anno la ispezione della CSI lo ha ritenuto valido. Come abbia fatto il signor Tye a dare il suo benestare proprio non sappiamo. A meno che trattandosi di un paese ancora legato alla Gran Bretagna, al Commonwealth, non sia utile, alla attuale politica di scalata degli inglesi alla CSI, di avere il voto del Canada quando si tratterà di fare delle elezioni. E' comunque scandaloso.

**IL TESTACODA NELLE PROVE DEL NEO
FERRARISTA E IL MALTEMPO FANNO
PIÙ SCALPORE DELL' INCIDENTE ASHLEY**

Per Villeneuve subito critiche

SPECIALE AUTOSPRINT

MOSPORT - La cronaca delle due giornate di prova potrebbe essere la decalcomania di Watkins Glen. Records stracciati (sempre Andretti), concorrenti scatenati specie nella prima fase, perché il cielo preannunciava la pioggia dopo una giornata fredda e solatia.

Ci sono stati più colpi di scena e ciò è servito a riscaldare l'atmosfera anticorsa che stava prendendo una piega strana. Ma seguiamo la cronologia. Al mattino tutti erano ai box in attesa dell'apertura del carosello. Partono Hunt, Andretti, Peterson, Watson, Reutemann ed il «Rookie» ferrarista, Villeneuve.

Molta attesa per questo debuttante in Formula 1 a bordo di uno tra i più seguiti e qualificati bolidi del «consesso» mondiale. Inutile dire che nella prima ora Hunt ed Andretti hanno elettrizzato gli sparuti sportivi giunti a Mosport, mentre gli altri non hanno dato segno di resa. 1'12"55 per Hunt, 1'11"85 per Andretti che «straccia» così il vecchio record di James. L'inglese ritorna in pista scatenandosi senza peraltro riuscire ad avvicinarsi al tempo di «piedone».

Intanto dal box ferrarista viene emanato un comunicato nel quale si accusa il neo-campione del mondo Niki Lauda di aver abbandonato. «Pur sapendo che da Maranello erano giunti due nuovi motori e due altri meccanici». Iniziano le illusioni, i dirigenti potrebbero, in base all'articolo 69, chiedere alla FIA il deferimento di Lauda che potrebbe vedersi ritirare la licenza. Ma lui, per tutta risposta se ne va a Wichita nel Kansas ad acquistare un jet personale e quindi torna a casa. I fotografi, i giornalisti fanno resa attorno a Villeneuve che nella prima sessione gira lentamente.

Fittipaldi, appena entrato in pista, rompe il motore ed è costretto a tornare nel garage fermo per circa 2 ore. Il brasiliano aveva girato in 1'19"90.

Prima sessione. I tempi migliori sono di Andretti (1'11"85) lo seguono Hunt (1'12"55), Mass (1'13"48), Watson (1'13"50), Peterson (1'13"58), Nilsson (1'14"07).

Si giunge così verso la chiusura, alle 11,30 locali e ai box viene segnalato un incidente grave. Ian Ashley, il driver della Hesketh volava oltre il guard-rail e la sua macchina si frantumava rimanendo incastrato nell'abitacolo. Ci vorranno 20 minuti prima che Ian venga estratto e portato all'ospedale della pista.

Prima di caricarlo sull'elicottero viene comunicato che Ashley ha riportato la frattura delle caviglie e dei polsi con contusioni interne, e versa in condizioni delicate. In precedenza, Ashley restava nell'infermeria della pista per oltre mezz'ora.

Altra pausa di mezz'ora e poi ripresa delle prove. E' subito Andretti ad abbassare il suo stesso tempo (1'11"38) ed Hunt gli si avvicina con 1'11"94. Gli altri miglioreranno anch'essi di qualche decimo di secondo i tempi precedenti, sino a quando Jochen Mass, dopo la curva del rettilineo centrale, per la rottura di un montante urta il guard-rail col musetto, terminando col posteriore sul guard-rail opposto. Il pilota se la cava senza danni fisici.

Verso le 16,15 si riprende per 15 minuti ma nulla di eccezionale per quanto riguarda il cambiamento dei tempi. Il bollettino meteorologico comunque annuncia pioggia, vento e freddo (5 gradi) ed i piloti tornano negli alberghi un tantino insoddisfatti, pensando che i tempi acquisiti nella giornata non verranno certamente migliorati in condizioni climatiche peggiori.

Va segnalato che cinque minuti prima



Ian Ashley estratto delicatamente dai rottami della sua Hesketh, dopo il pauroso incidente del venerdì dal quale l'inglese è uscito con fratture agli arti. Attualmente, pare certo che le sue condizioni siano migliorate

della fine della sessione di prove, Gilles Villeneuve usciva fuori strada in curva, cozzando contro il guard-rail compiendo anche un testa-coda durante il quale perdeva il musetto e l'alettone posteriore. L'incidente destava molte perplessità, malgrado Tomaini dicesse che non si doveva calcolare l'incidente come punto di riferimento per il rendimento del pilota canadese: «Migliorerà, è ancora troppo presto per giudicare».

L'urto è stato la risultante di un errore di calcolo. Villeneuve si trovava in rettilineo a 240 km orari, prima della frenata per imboccare l'ampia curva la macchina si sarebbe scomposta. L'errore ha suscitato ancora commenti negativi.

Il sole scompare dietro le colline mentre James Hunt, imbestialito, chiama a raccolta i compagni del «circo» per un meeting coi dirigenti. «Chiediamo due eli-

cotteri anziché il solo usato per Ashley, un maggior controllo e segnalatori professionisti».

Da notare che la regione ha inaugurato proprio dieci giorni fa un nuovo sistema di assistenza a mezzo elicottero, fornito di ogni moderno mezzo di assistenza. Tuttavia questo è giunto un'ora e 15 minuti dopo l'incidente e ciò avrebbe potuto costare la vita al pilota.

Gli organizzatori, riconosciuta la legittimità della richiesta, promettono di fare di tutto per accontentare i piloti, i quali avvertono che se pioverà essi non proveranno, il sabato.

Piove, come annunciato dal bollettino meteorologico, vento a 24 km orari e freddo. Colline vuote, sala stampa simile ad un bolgia con i telefoni che impiegano 10 minuti per ottenere una telefonata ed i telex che vengono «dirottati» a Mon-

La moglie avverte: «Dategli tempo...»

MOSPORT - La signora Joanne Villeneuve sta vivendo i primi grandi momenti di celebrità. Il marito, già famoso in Canada, comincia a pregustare la fama nel mondo automobilistico.

«Ho sempre paura quando Gilles corre — ci ha detto — ma so che è un bravo pilota, per cui non mi congelo guardandolo in pista. Se dovessi dire — precisa Joanne, rispondendo ad una nostra domanda — se Gilles è diverso a casa o in corsa, non saprei. E' sempre il calmo, pacifico, bonaccione ragazzo che conobbi. Spesso non so nemmeno se è in casa. Ci pensano Melanie (3 anni) e Jacques (5 anni) a risvegliare il silenzio della nostra casa a Berthierville sempre nel Quebec».

«Sì, Gilles ha uno strano hobby: ama guidare il trattore nel bosco. Poi s'impantana nel fango e compie sforzi erculei per riportare il trattore a casa. Comunque non disdegna la motonautica, la motocicletta e la meccanica nei dettagli».

E noi aggiungiamo che molto spesso, come quasi tutti i piloti americani noti, anche il canadese campione 1977 di formula Atlantic, svolge attività televisiva, molto retribuita.

Villeneuve cominciò a correre all'età di 18 anni e la sua grande aspirazione è poter bissare il record di Mario Andretti «Un vero pilota professionista, da ammirarsi per la sua bravura».

Ma le accuse contro le sue qualità per il suo passaggio fortunato alla Ferrari?

«Che vuole. Tutti accusano senza dare la chance di una vera prova. Intanto Gilles andrà a Fiorano a provare e là perfezionerà la sua bravura. Poi la gente giudicherà».

E' diventato «hot» (caldo) il pilota canadese al quale molti già addebitano due testa-coda.

«Gilles non chiede altro che una prova di fiducia come quella data dall'ing. Ferrari. Al resto ci penserà il tempo».

BRAMBILLA correrà a INDY? Andretti lo aiuta...

MOSPORT - Anche qui si è visto Giorgio Bignotti, il «mago» di Indy.

— Novità, Giorgio?

«Sto studiando la Formula 1 prima di applicare il Cosworth. Quest'anno tutti hanno deciso di montare il motore inglese, ma si son sentiti rispondere che non ce ne sono molti e dovranno attendere giugno del '78. Io sto disegnando una nuova macchina per Indy, e sto cercando un altro driver per la big 500».

A proposito di Indy, Clay Regazzoni e Vittorio Brambilla saranno nel catino dell'Indiana. Il primo con il vecchio sponsor Bill Simpson, il monzese molto probabilmente con una grossa Casa che Mario Andretti ha promesso di contattare.

«Mario è un gran bravo ragazzo, ma soprattutto un uomo di poche ma sicure parole», ha commentato Vittorio. «Mi piacerebbe venire ad Indianapolis. Una grossa esperienza che non è di tutti i giorni».

● Segno inflazionistico del tempo. Il prezzo della FOCA per il Gran Premio d'Inghilterra 1978 sarà di 205.000 sterline (320 milioni di lire). Paragonate la cifra (già privilegiata rispetto ad altri organizzatori) alle 181.000 sterline di quest'anno e le 150.000 del 1976. Tuttavia sono già stati venduti tutti i posti a sedere nelle cinque tribune di Brands Hatch per la corsa del 1978.

treal con perdita di ore.

Escono i più audaci. Andretti dopo qualche giro ottiene 1'43"74, lontano dal tempo record e di pole-position di venerdì. Scheckter rabbiosamente ma invano preme l'acceleratore ed ottiene 1'44"16. Anche Mass non va oltre 1'46"28. Tentativo vano, che serve solo a studiare meglio — al rallentatore — la topografia della pista inondata...

Il bollettino meteorologico annuncia, almeno, che domenica farà freddo ma sarà soltanto nuvoloso. Tutte le altre prove minori vengono annullate. Mentre alle 14 locali escono tre o quattro piloti mentre la pioggia fustiga tutto e tutti.

Da segnalare in queste prove due testa-coda senza conseguenze di Nilsson e di Ongais, quest'ultimo all'imbocco del rettilineo centrale.

l. m.

● Notizie degne di fede, anche se non trovano conferma presso gli interessati, ribadiscono che RONNIE PETERSON ha firmato per la Lotus già da qualche tempo. Ciò renderebbe completamente libero Gunnar Nilsson, il quale come sapete è in trattative con la Shadow ma non ha ancora concluso, perché la Shadow non ha ancora definito i suoi programmi precisi.

Infatti come vi abbiamo detto la settimana scorsa, la Shadow ha bisogno di un finanziamento totale abbastanza consistente che non può essere assicurato soltanto dalla Villinger-Tabacchi. Se insieme alla Villinger vi sarà anche un altro sponsor consistente, la Shadow potrà far correre Jones e Nilsson, altrimenti dovrà far ricorso ad un pilota che abbia alle spalle un suo sponsor adeguato. (Per Patrese non c'è più Ambrosio, o chi per lui).

La politica contro il G.P. a TORONTO città

MOSPORT - Nonostante i dirigenti di Mosport insistano nel dire che per il 1978 si correrà in città come a Long Beach, siamo venuti a conoscenza di alcuni retroscena.

L'11 novembre, il consiglio comunale di Toronto si riunirà per decidere sull'approvazione. Il 75 per cento dei consiglieri comunali sono contrari, e la causa va ricercata nei « politicanti » regionali i quali, per non urtare la suscettibilità dei votanti, dicono che la corsa non s'ha da fare.

« La corsa porterebbe a Toronto 15 milioni di dollari in tre giorni », ci dice il sindaco sig. Cronbi al telefono. « Vede — ci dice Cronbi — Toronto purtroppo è una città troppo conservatrice, "manovrata" da politicanti che non vedono l'avvenimento dal lato positivo. Lotteremo, ma ho l'impressione che il 1978 non vedrà la corsa in città ».

Il che vuol dire, aggiungiamo noi, che se la FIA approverà un altro Grand Prix a Mosport, dovremo sorbirci servizi telefonici antiquati, che non consentono la tempestiva segnalazione.

« Speriamo che i politicanti — dice Cronbi — ci ripensino ed aiutino non solo Toronto, ma il mondo delle quattro ruote ».

Faranno gli inglesi la F.1 «seconda serie»

LONDRA - Dopo tutto, ci sarà un campionato di seconda categoria di macchine di F. 1 l'anno prossimo, benché sarà molto meno ambizioso del campionato europeo pensato a Bologna e che con grande delusione di molti, è stato respinto dalla CSI. Questo campionato prenderà il posto del campionato Shellport Gruppo 8 nel calendario britannico e seguirà in linea di massima un quadro simile, con 11 o 12 corse da disputare su sei circuiti.

E' stata concessa una classe per la F. 2, con un fondo premi garantito separato. Una precauzione che è quasi certamente essenziale se si vuole che ci sia sempre un numero sufficiente di macchine al via per soddisfare il pubblico. Le macchine di F. 5000 non sono autorizzate a partecipare.

L'intenzione degli organizzatori di questo nuovo campionato è di « fornire una esperienza in corsa e qualificazione di licenza avanzata per i piloti che sperano di disputare corse del campionato mondiale ».

Prima di conoscere l'intenzione dello sponsor, la struttura del fondo premi risulta tutt'altro che adeguata: 2000 sterline per il primo posto, con premi in denaro fino al decimo posto (oltre a quel fondo separato per la categoria della F. 2). Un concorrente deve vedere la prospettiva di « uscirne alla pari » finanziariamente ma 2000 sterline non sono poi così tante tenuto conto della possibilità di danneggiare seriamente un motore DFV.

Anche una certa forma di approvazione « ufficiale » è ovviamente desiderabile, ma questo è ora poco probabile da parte della CSI. Da

MOSPORT - Lauda verrà deferito alla FIA dagli organizzatori? C'è chi giura di sì, ma noi siamo di parere diverso. Lauda non è più della Ferrari, correrà con l'Alfa-Brabham e l'ecclettico Ecclestone è il « deus-ex-machina » del grande circo. Qualcuno lo avrebbe udito dire: « Ha fatto bene Lauda, perché deve rischiare qui? Tanto è già campione ». Ma ad altri giornali italiani ha dichiarato l'opposto. Dal canto suo l'austriaco, prima di partire per Wichita, nel corso di una conferenza stampa, quando il nome di « AUTOSPRINT » è venuto fuori, ha subito rimbeccato: « Autosprint dovrebbe pubblicare solo fotografie, perché per il resto non sa quel che dice ».

Moltissimi hanno sorriso per l'amenità dell'ex ferrarista. Come i fatti hanno dimostrato, proprio nelle sue recenti vicende.



Lauda e Cuoghi, due che a Mosport non c'erano. Pilota caposquadra e meccanico caposquadra si ritroveranno, nel 1978, nel team Brabham-Alfa

LA MIGLIOR QUALITÀ... L'INGLESE?

Nessuno in FERRARI rimpiange CUOGHI

MARANELLO - « ...Sono stati più i sospiri di sollievo che quelli di rincrescimento... ». Così ci hanno detto alcuni meccanici del reparto corse di Maranello, quando hanno appreso che Ermanno Cuoghi se ne ritornava a casa, allontanato dalla squadra Ferrari dopo che aveva manifestato l'intenzione di ab-

figlio e non voleva più lasciare la moglie sola durante le lunghe trasferte, cercò di fare quello che faceva Borsari. In particolare si buttò sull'iniezione con il cacciavite che Borsari manovrava con maestria di chirurgo. Ma i risultati furono subito disastrosi in Argentina, al primo "impatto" sbagliò clamorosamente la regolazione sulla macchina di Lauda... Niki però fu magnanimo e non accusò Cuoghi, ma Forghieri... ».

Questo episodio rafforzò di più l'amicizia fra i due. Lauda aveva avvisato da tempo sia Ghedini che Cuoghi che se ne sarebbe andato. Ghedini da bravo « yes-man » lo seguì immediatamente, Cuoghi tergiversò, prima disse di sì, poi no, perché prima di partire per la doppia trasferta USA, in un colloquio con il capo del personale di Maranello, aveva ottenuto un aumento di stipendio. Al Glen Niki gli ha detto pressapoco così:

« ...Io fidare solo di te... non potere andare in squadra di kasinisti senza te, prego seguire me con Ghedini... No problem for money!!! ».

E così Cuoghi ha tradito la fiducia di Ferrari: « ...non abbiamo fatto una bella figura — ha confessato poi agli amici al bar, mentre faceva vedere il modellino della Ferrari T2 in scala 1:8 radio-comandata che si è costruito da sé — sia io che Niki. Preferirei non parlarne... sono a disagio, non ero convinto che Niki se ne andasse dalla Ferrari, anche se potevo immaginare che non avrebbe fatto le due ultime corse... Credo di conoscerlo bene ».

In un colloquio avuto con chi scrive a tre quarti di stagione Cuoghi si era lasciato andare a giudizi su Lauda personaggio, Lauda uomo, e Lauda pilota. Aveva detto che, indubbiamente, per Lauda erano stati troppo scomodati nomi da leggenda. A suo giudizio Lauda pilota è un buono, ottimo, ma non eccezionale. Si è trovato su una macchina vincente, lui un buon collaudatore (Ferrari lo ha poi negato) ne aveva saputo trarre vantaggio. Lauda uomo? « ...Bisogna conoscerlo per giudicarlo... » (una risposta sibillina), indubbiamente concluse quel giorno Cuoghi: « ...Lauda non è un personaggio che le folle amano... ».

Anche l'altro uomo di Maranello, che seguirà Lauda nel team « granalat », è dello stesso parere su Lauda pilota, su Lauda uomo e personaggio. Ghedini sembra che questo ultimo fine settimana lo abbia passato in « contatto » con Lauda per definire alcune cose e per iniziare la nuova stagione assieme. La preoccupazione dei due è la risposta del pubblico alle « scelte » di Lauda. Ma l'austriaco ha assicurato ai due « ...che lui se ne frega... ».

Al posto di Cuoghi intanto per le ultime due gare è stato messo Paolo Scaramelli, bravo come lo sono tutti i meccanici di Maranello, e tutti i grandi boss della F. 1, da Chapman a Tyrrell da Mayer a Wolf, invidiano Ferrari per questo materiale umano di cui dispone, grazie alla scuola professionale a due passi dalla fabbrica.

Giancarlo Cevenini

● Nella finale della «Coppa Province Canadesi», un campionato disputato con vetture Honda Civic, la squadra del Quebec ha ancora dominato, come ha fatto durante tutta la stagione.

Tra i piloti migliori del Quebec vi era Jacques Villeneuve, fratello minore di Gilles, 21 anni, che come il pilota della Ferrari è stato particolarmente a suo agio con la pioggia, per l'abitudine a correre con le motoslitte, che in Canada hanno un loro campionato molto disputato e molto popolare.

ciò che si sente dire sui circuiti e dalla formulazione del breve annuncio si capisce che la FOCA « potrebbe interessarsene » (specie se sarà — come vuole Ecclestone — solo per i motori Cosworth parzializzati). In questo caso una disapprovazione da parte della CSI diventerebbe naturalmente irrilevante.

Sarà interessante vedere come questo aspetto si sviluppa: ① la principale obiezione dell'ambiente F. 1 verso le corse di gr. 8, cioè che non ne facciano più parte le F. 5000, non esiste più; ② nel passato diversi anziani membri della FOCA hanno detto assai chiaramente che considerano la F. 2 come tempo sprecato. Dopo aver forse trovato talenti naturali in F. 3, vogliono vedere come il giovane pilota si comporta al volante di una F. 1, non in una F. 2, dove il denaro può avere la meglio sul talento.

Non mancano in Europa macchine di F. 1 superate, benché alcune di esse non sarebbero competitive se non impegnate da teams ufficiali (pensate un po', ci saranno probabilmente alcune sei ruote disponibili alla fine dell'anno, che sono state ben poco competitive nel team ufficiale!).

L'interesse c'è, ed anche uno o due concorrenti dal di fuori dell'Inghilterra hanno manifestato la loro disponibilità. Se dovesse funzionare in Gran Bretagna l'anno venturo, allora forse quel campionato europeo di F. 1 potrebbe nascere nel 1979...

David Hodges

bandonare a fine anno per la Brabham-Alfa e seguire Lauda.

Cuoghi Ermanno, 47 anni sposato, un figlio di 17 anni, era alla Ferrari dalla stagione 70-'71. Prima lavorava con la scuderia di John Wyer, erano i tempi delle sfide dei prototipi Porsche e Ferrari, 917 contro 512. In occasione della perdita di una ventola del motore Porsche 917 di Pedro Rodriguez, ebbe un battibecco con un responsabile della Porsche. Chiese allora agli « amici » italiani a cui « traduceva » dall'inglese il pensiero dei piloti e dei tecnici, di poter andare alla Ferrari.

« ...Tornare a Modena, a casa mia vicino a mia madre, sarebbe il massimo, ora anche che ho un figlio che cresce e deve andare a scuola, preferirei che andasse in una scuola italiana piuttosto che inglese ». Venutone a conoscenza, l'ing. Ferrari lo convocò e lo prese con sé, principalmente perché faceva da traduttore (sembra un ritornello) fra i piloti stranieri e i meccanici modenesi.

Arrivato Lauda subito si accaparrò le simpatie dell'austriaco con cui aveva interminabili discussioni in inglese. Venne quindi nominato, anche con il parere favorevole di Niki, come suo capomeccanico.

« Lo ha servito fedelmente... » dicono oggi i suoi colleghi al reparto corse della Ferrari, « ...ma non è che avesse particolari doti — aggiungono — se non quella di una perfetta conoscenza della lingua. Infatti, quando a inizio anno se ne andò l'altro capomeccanico (più bravo) Giulio Borsari, perché si era sposato il