

I DUE PRIMI GIORNI
DI GILLES A FIORANO

CRONACA di una emozione

MARANELLO - Martedì 20 settembre. ORE 20 - Il primo giorno di GILLES VILLENEUVE alla Ferrari è cominciato di notte. Infatti il giovane pilota canadese è arrivato a Modena verso le ore 20 di martedì 20 settembre. Sulle spalle c'è un lungo e incredibile viaggio cominciato domenica poco dopo la sua vittoriosa gara nelle Can-am a Sears-Point negli Stati Uniti.

A Modena Villeneuve è subito rilevato dal dott. Mortara, neo acquisto della Ferrari per i rapporti « multi-lingue », che lo scarica assieme al suo manager-avvocato nelle braccia di Ferrari, di Lardi e del vicedirettore generale rag. Della Casa.

Villeneuve garantisce ai dirigenti Ferrari che nei riguardi del contratto di 50.000 dollari che la Mc Laren gli aveva assicurato per il '78 dietro compenso di una opzione per correre con il team di Teddy Mayer almeno 5 corse in F. 1, non esistono più problemi grazie soprattutto all'interessamento della Marlboro e del suo vice Presidente per l'Europa dott. A. leardo Buzzi. Dopodiché in poche battute viene siglato il contratto che lega il pilota alla Ferrari per tutto il '77 con opzione per il '78.

ORE 22 - Villeneuve finalmente raggiunge l'albergo e va a mangiare qualcosa dato che era digiuno da almeno 24 ore. La sua notte però non è tranquilla. Non solo per l'emozione di dover affrontare la « 312 T », ma anche perché il telefono a causa dei fusi orari diversi squilla tutta notte dopoché Gilles ha subito informato la sua fida mogliettina dell'avvenuta firma del contratto. Pare che i giornali canadesi siano altrettanto ansiosi di quelli italiani di avere la conferma della « fumata bianca » a Modena.

● **MERCOLEDÌ 21 SETTEMBRE ORE 9** - Villeneuve, guidato da Mortara, viene fatto portare da una entrata laterale al reparto corse di Maranello. La mattinata viene spesa a prendere le misure del sedile e della pedaliera. Infatti il muletto che viene messo a disposizione di Villeneuve è quello con cui nei giorni precedenti ha girato a Fiorano Cheever (1,86 di altezza contro 1,56 del canadese). Si provvede anche a pulire la tuta rossic-



CONTINUA A PAGINA 20

io, la T. 2, vi dico già
com'è questo
VILLENEUVE

Forghieri ascolta
i commenti
di Villeneuve.
Speriamo che più
avanti non tocchi
al canadese ascoltare
quelli di Forghieri...

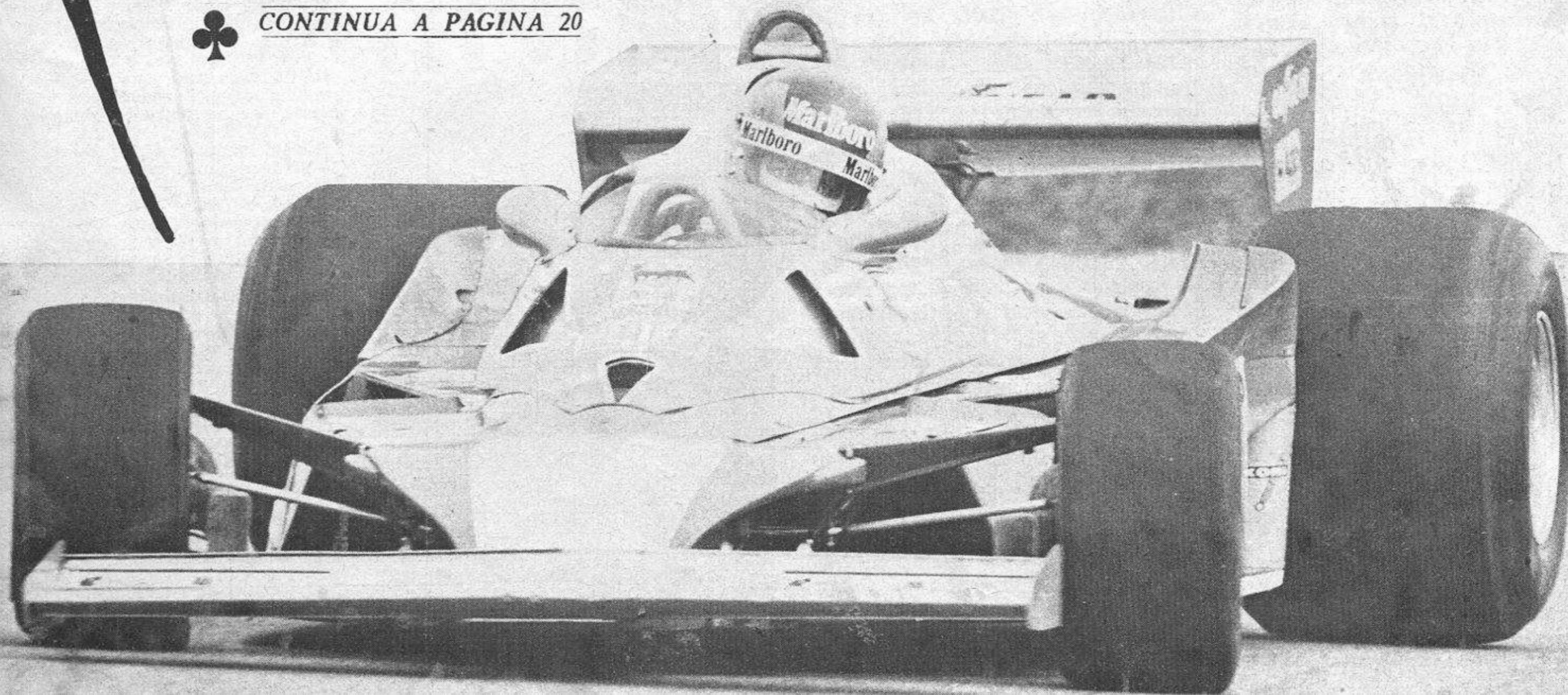
MARANELLO — Permettete che mi presenti? Sono il muletto della « 312 T » con cui VILLENEUVE ha fatto la conoscenza di Fiorano e in un certo senso della tecnica modenese. Su questo ragazzo hanno detto la loro un po' tutti. Dall'ingegnere (quello « grande » per capirci) che ha detto « Me lo hanno segnalato Wolf, Amon, chi l'ha visto a Silverstone, e il figlio ingegnere di Giberti che ha assunto informazioni da vicino in Canada », all'altro ingegnere Mauro, quello che gira sempre attorno a me e alle altre F.1. « Gilles dimostra poca esperienza ma molta sensibilità », e quindi credo di avere diritto ad esprimermi anch'io. Se non altro perché visto che sono la macchina, diciamo da « test », in fatto di piloti credo di poter dire la mia. In questi giorni tra Lauda, Reutemann, Cheever, non mi hanno lasciato un minuto di tregua.

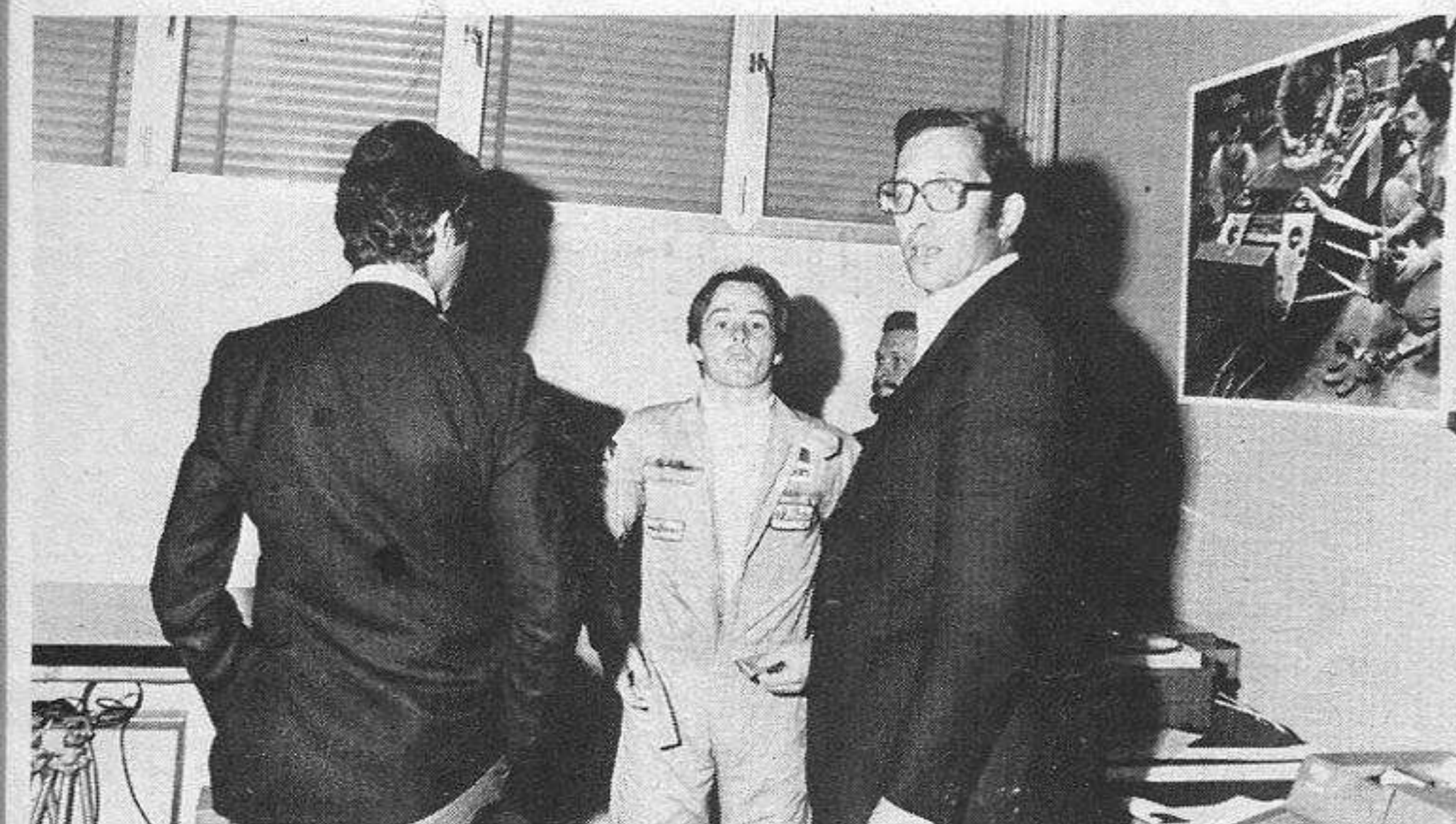
Adesso poi per questo Villeneuve (fino ad oggi di « Villanuova » conoscevo solo il paesino a pochi chilometri da Maranello dove i miei meccanici vanno a bere dell'ottimo lambrusco, stando ai loro racconti) abbiamo perso tutta la mattina per sistemargli il sedile e la pedaliera. Sfido io, è così piccolo e magro che sembra un fantino.

Peccato che per il nostro primo incontro non abbia potuto mettermi il meglio. Però dato che giù il reparto corse è in trasferta in America, hanno potuto rimediarmi solo un motore un po' stanco e delle Goodyear semi-rigide 20/23 avanzate da Monza. Comunque il ragazzo ha detto che è qui per fare esperienza e non per fare dei tempi e quindi dovrei andargli bene anche così.



CONTINUA A PAGINA 20





Villeneuve si prepara a scendere in pista a Fiorano per i primi assaggi. Alla fine resterà molto impressionato dalle possibilità offerte dal circuito

♣ La T.2 presenta

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

Mentre gli stringono le cinture, sento dalla dolcezza con cui sfiora il pedale dell'acceleratore che è uno «O.K.». Il primo giro lo fa quasi a passo d'uomo. Il contagiri non arriva a 10.000. Lo capisco, a Fiorano è meglio andarci cauti prima di spingere a fondo. Lui poi a momenti non sa nemmeno da che parte girano le curve. Ha fatto un giro o due con una macchina di serie!

Adesso si ferma ai boxes. Parla con Forghieri. Chiede istruzioni. Riferisce sugli strumenti. E' preciso. La mentalità del professionista c'è. Torniamo in pista. Mi accorgo che il piede destro sta sempre più sul pedale dell'acceleratore e sempre meno su quello del freno. Buon segno!

Caspita, sul rettilineo prova già a spingere a fondo. Oddio, non arriviamo al massimo anche perché mi ha messo la quinta un po' tardi, ma non c'è fretta. Stacca ancora ai 200 metri. Con Reutemann o Lauda vedo anche il cartello dei 150 ma certo quelli Fiorano la conoscono come le loro tasche. In ogni caso entra in curva bene. Lo sterzo me lo strattone un po'. Ma non è brutale. Si sente che è abituato ai 500 cavalli.

Senti senti! Il ragazzino comincia a sentirsi sicuro. Pigia sempre prima l'acceleratore fuori dalle curve. Stai attento! Io sono una «F.1» e per di più una «312 T». I cavalli li butto fuori prima e tutti insieme, non come le tue Can-Am. Ecco, vedi, te lo avevo detto: se fuori dal ponte non dai giù con giudizio ti giri! Non te la prendere. Sapessi quanti ne ho fatti di testa coda in quel punto.

Certo però debbo dire che non ti lasci mica impressionare. Ma come, mi hai appena fatto fare una «girata» e sei lì che picchi sui freni come se niente fosse in fondo al rettilineo.

Dico giovanotto? Ma i freni vanno dosati. Ci credo che adesso ai boxes dici che sbando sul davanti in frenata. Mi hai squadrato la gomma anteriore sinistra. Forza dai! Se oggi non scendiamo almeno sotto l'1'15" non me la sento mica di darti il lasciapassare per Mosport.

Ecco così, giù tutto sul rettilineo. Non avere paura, anche se vecchio e stanco questo boxer dodici cilindri fino a 12.000 giri canta ancora. Bene, ecco la Tarzan. A 180 metri stacca. Frena. Lasciami andare. Così, bene... dolce sul pedale sul tornante. Da qui non si esce con la prepotenza ma con la dolcezza. Ecco adesso che sono dritta giù un piccolo affondo. Leva, leva! Siamo sulle «S». Via così con mezzo pedale. Ora sul piccolo rettilineo metti giù tutto. Attento perché per entrare sul ponte bisogna frenare e impostare contemporaneamente. Se sbagli anche solo di un centimetro quando riacceleri dev'essere per forza girarmi perché non ho «grip» sulla posteriore sinistra, la ruota di appoggio.

Bravo! Adesso dopo il ponte alza il piede un attimo. Per fare un buon tempo in questo punto bisogna avere il coraggio di non frenare. Se mi hai messo in traiettoria giusta vedrai che anche se sfioro l'erba riesco a stare sull'asfalto. Bravo, proprio così!

Adesso al tornante di ritorno non essere impaziente. Lo so anch'io che prima mi dai gas, prima prendo i giri e quindi più veloce arrivo in fondo alla staccata del rettilineo di ritorno. Non c'è niente da fare, questi ragazzi sono tutti eguali. Lo sapevo che ti devi attaccare allo sterzo adesso per tenermi dritta. Sapessi quante volte ho dovuto puntarmi sulle ruote dietro in questi giorni con Cheever. Comunque adesso, se hai pelo, quaggiù arriviamo a 240 all'ora e in frenata dieci metri in più o in meno vogliono dire qualcosa per i cronometri.

Complimenti! Non ti avrei fatto così deciso quando ho visto il tuo faccino da collegiale. Anzi «passerotto», come ha detto Ferrari. Qui non è solo abitudine alla potenza. Qui c'è anche dell'istinto. Le ruote davanti in quel punto del cordolo all'uscita della «parabolica» finora me le ha messe solo Lauda, e lui qui dentro di chilometri in quattro anni ne ha fatti!

1'14"38: ci avrei giurato che il tempo era buono. Gilles vai avanti così che vedrai che andremo d'accordo...

confidenze della T.2-Ferrari raccolte da EUGENIO ZIGLIOTTO

♠ Cronaca di 2 giorni

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

cia di Gilles da «patacche» off-limits a Maranello come ad esempio quella della Ford.

ORE 13,53 - A bordo di una 131 giallina condotta da Mortara, Villeneuve, già in tuta, varca per la prima volta il cancello di Fiorano.

Ore 13,55 - ENZO FERRARI sulla 131 blu condotta dall'autista entra a sua volta a Fiorano.

ORE 13,58 - Il furgone con dentro la monoposto per Villeneuve supera il cancello della pista privata della Ferrari. Dietro su una Lancia Gamma bianca c'è PIERO LARDI.

ORE 14,00 - In attesa che la monoposto venga scaldata Villeneuve fa un sopralluogo al tracciato al volante di una 131.

ORE 14,15 - Ai cancelli è la volta di Forghieri. Guida personalmente una 128 gialla targata Asti.

ORE 14,32 - Il rumore del boxer riempie l'aria. Al tornante in fondo al rettilineo il casco rosso e blu di Villeneuve si distingue a fatica dentro l'abitacolo della 312 T. Il secondo giro è coperto in 1'30. Dopo 7 giri la prima fermata.

ORE 14,45 - Villeneuve esce dai boxes. Il suo ritmo comincia a farsi più sostenuto. Il cronometro comincia a oscillare attorno all'1'18.

Dopo cinque giri improvvisamente uno stridio di gomme e il motore tenuto alto con l'acceleratore, mentre non si sentono cambi di marcia, fa drizzare le orecchie. Villeneuve ha fatto una «virgola» come dirà poi l'ing. Ferrari per sottolineare il primo testa coda del canadese a Fiorano. La fermata è dopo 9 giri.

ORE 15,28 - Altra partenza dai boxes. Lungo le curve le orecchie degli habitués sentono che Gilles sta prendendo confidenza con la macchina e con la pista. Un'occhiata ai cronometri dà la conferma. Siamo scesi a 1'16. Dopo 4 giri nuova fermata.

ORE 15,41 - In pista per altri otto giri. Il tempo si mantiene sull'1,15 a giro.

ORE 15,58 Gilles è in pista per sei giri.

ORE 16,20 - Una sequenza di 8 giri che frutta un ottimo 1'14"38, come si legge sul tabellone della pista quando viene finalmente aperta ai giornalisti ansiosi di fare la conoscenza del neo ferrarista. Un po' frastornato il pilota comunque accontenta tutti.

ORE 17,40 - Finalmente Villeneuve riesce a fare quello che più gli preme cioè girare con la macchina per fare il più possibile allenamento in vista del debutto nel G.P. del Canada. Dopo 4 giri però deve rientrare. Sull'alettone anteriore c'è dell'erba. E' stata un'altra «virgola», a metà però questa volta.

ORE 17,50 - Fuori in pista ancora mentre la visibilità comincia a farsi scarsa. Dopo 8 giri, verso le 18, dai boxes il segnale «stop». Per Villeneuve è la fine della prima giornata di pilota ufficiale della Ferrari.

e. z.



Il «nuovo fantino» della Ferrari, Gilles Villeneuve esce dalla T.2

DOPO 400 Km A FIORANO, ORA IL DEBUTTO IN CASA

A Mosport per arrivare in fondo

FIORANO - Gilles Villeneuve impressiona a vederlo da vicino per il suo formato «fantino» che arriverà a favorire ulteriormente la Ferrari 312 T2 nel rapporto peso-potenza qualora ce ne fosse bisogno. Ha 25 anni ma non li dimostra certo, non si direbbe nemmeno che è sposato e che abbia due figli, Melaine di 4 anni e Jacques di 6. I meccanici della Ferrari hanno dovuto lavorare parecchio nei due giorni di permanenza a Fiorano per trovargli la posizione più consona al suo stile di guida all'interno dell'abitacolo. Sedile e pedaliera si sono dovuti avvicinare ed alzare, il primo, per consentirgli di vedere meglio la strada.

Ha iniziato a girare nel pomeriggio di mercoledì, prima con la 131 Fiat del dott. Mortara che ha fatto da Cicerone, soprattutto per la sua perfetta conoscenza della lingua inglese, poi con la 312 T2, la stessa utilizzata da Cheever. Ha girato molto per ambientarsi poi, verso la fine delle prove mentre i giornalisti erano all'interno di Fiorano (a proposito mi si permetta una parentesi: lambrusco bianco offerto a colazione dall'ing. Ferrari, i giornalisti in pista, tutti disposti a parlare, pensavamo di essere arrivati al giorno del giudizio universale o forse è la dipartita di Lauda che rende tutti così euforici?) una serie veloce di giri che ha portato il pilota a siglare l'1'14"38 che risulta essere il suo limite migliore.

Per la giornata successiva la possibilità di prove più lunghe, grazie alla particolare disposizione dei voli AZ diretti per il Canada. Nel reparto corse si vede di migliorare l'abitacolo poi si scende in pista per le prove con un limpido sole che favorisce una temperatura quasi ottimale. Pochi giri di riscaldamento, onde vedere di pulire di più la pista, poi il ritmo va in crescendo e ben presto si intuisce che il record del giorno prima è destinato a cedere. Molte le componenti che favoriscono il rapido raggiungimento dell'1'14" mentre dopo un'ora di prove anche questo limite viene perentoriamente attaccato e cede ripetutamente con serie costanti di giri intorno a 1'13"5.

Con una guida decisa, il motore viene sollecitato al massimo ed anche i freni sono sottoposti a violente sollecitazioni per rallentare la vettura. Per fare un esempio, nel rettilineo principale Villeneuve stacca già ai 130 metri dalla Tarzan. Come è ovvio in alcuni punti del circuito le traiettorie non sono ottimali e richiedono ancora del lavoro. Verso il termine delle prove il miglior tempo è di 1'13" netto e si sono compiuti 60 giri che corrispondono a 180 km. Nel pomeriggio il lavoro cala di ritmo e saranno compiuti solo una trentina di giri, anche per un inconveniente meccanico che costringe ad un lungo lavoro ai box.

«Non ho mai visto niente di simile — ci ha detto al termine delle prove —. Una pista molto bella. In alcuni punti ha notevoli difficoltà e richiede molto impegno. Non vedo l'ora di poter tornare per lavorare ed arrivare a conoscere bene la macchina quanto prima. Tutte le apparecchiature disponibili facilitano il lavoro. Anche la vettura ha molto ben impressionato. Oggi ho cominciato a tirare, si può fare molto meglio ma ho bisogno di lavoro. Lo sterzo è leggero e preciso, il motore potente ed il cambio è la cosa che maggiormente mi ha interessato».

— Debutterà sul circuito di casa: quali risultati si prefigge e quali ha ottenuto in precedenza a Mosport?

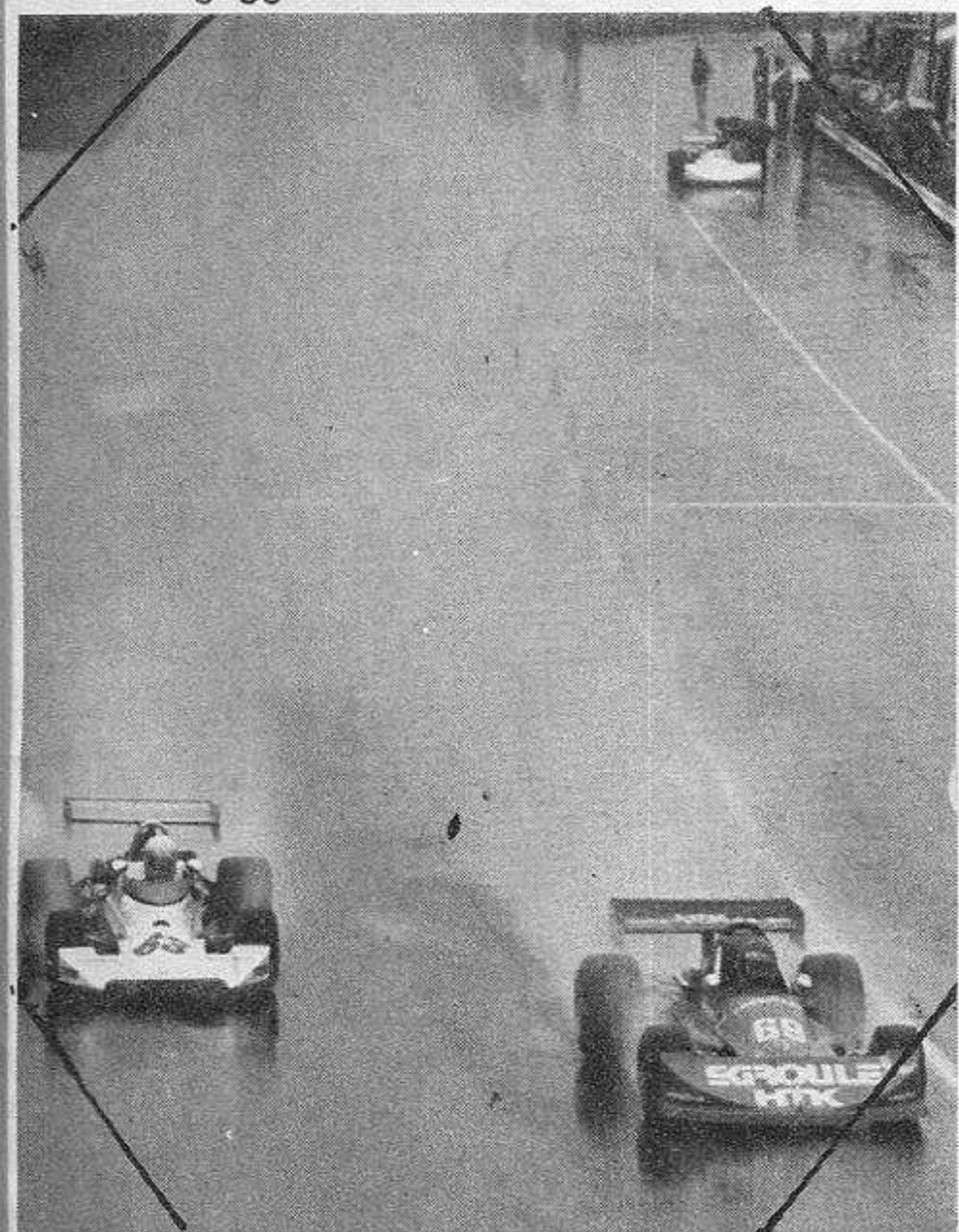
«Quest'anno vi ho corso 6-7 volte ed ho il record della pista, in F. Atlantic infliggendo agli avversari 1 secondo. Cosa posso aspettarmi dalla prima gara? di arrivare in fondo con Lauda e Reutemann, di acquisire esperienza e di non deludere chi mi ha dato fiducia».

Al termine di tutto il lavoro Villeneuve si è fatto il suo primo G.P. abbondante qui a Fiorano con oltre 400 km. percorsi in due giorni.

a. s.

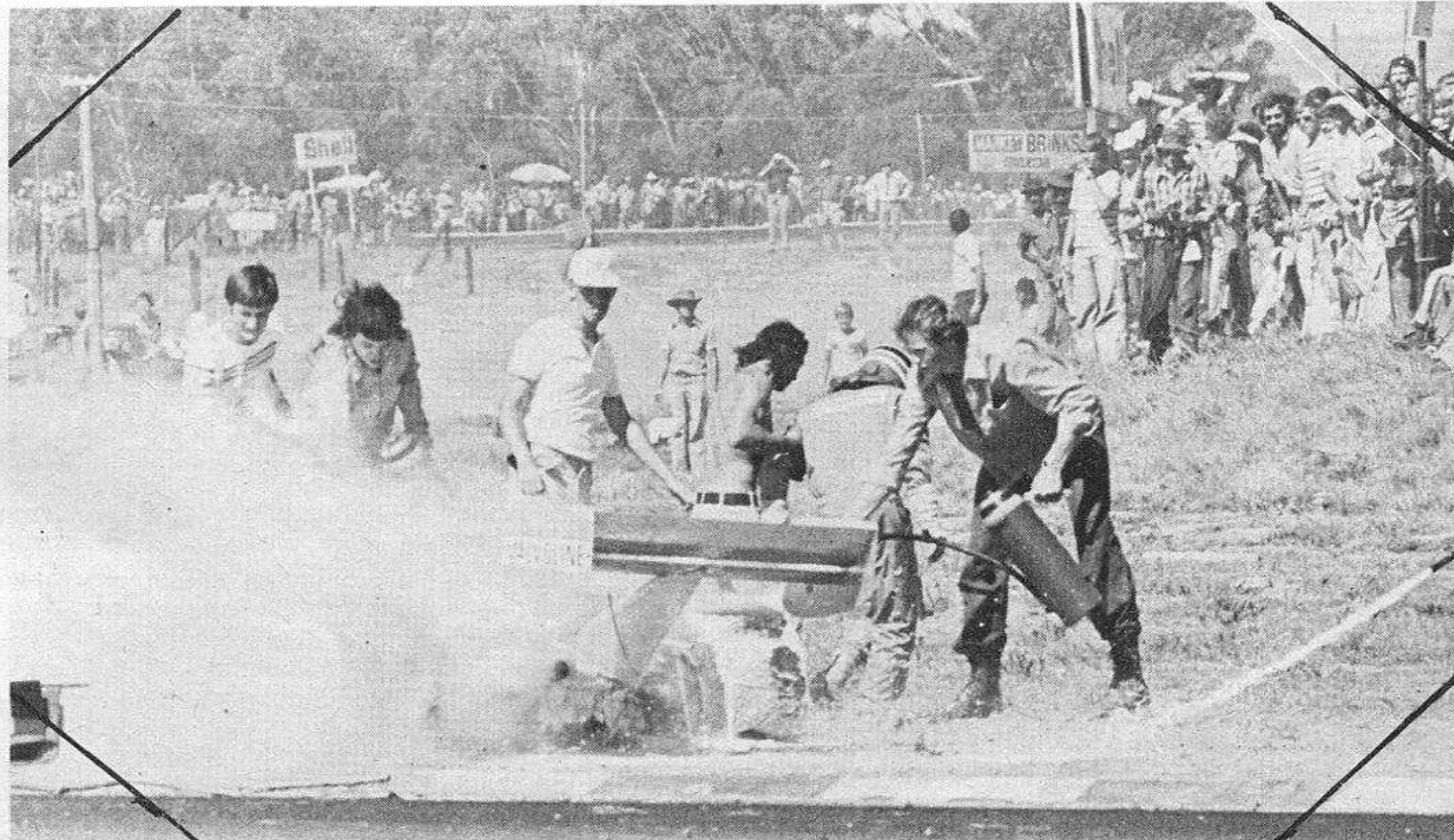


Foto ormai ricordo (sopra) del primo arrivo del canadese alla Ferrari, quando ancora credeva ad un suo ingaggio. Sotto nel '76 con la March 768

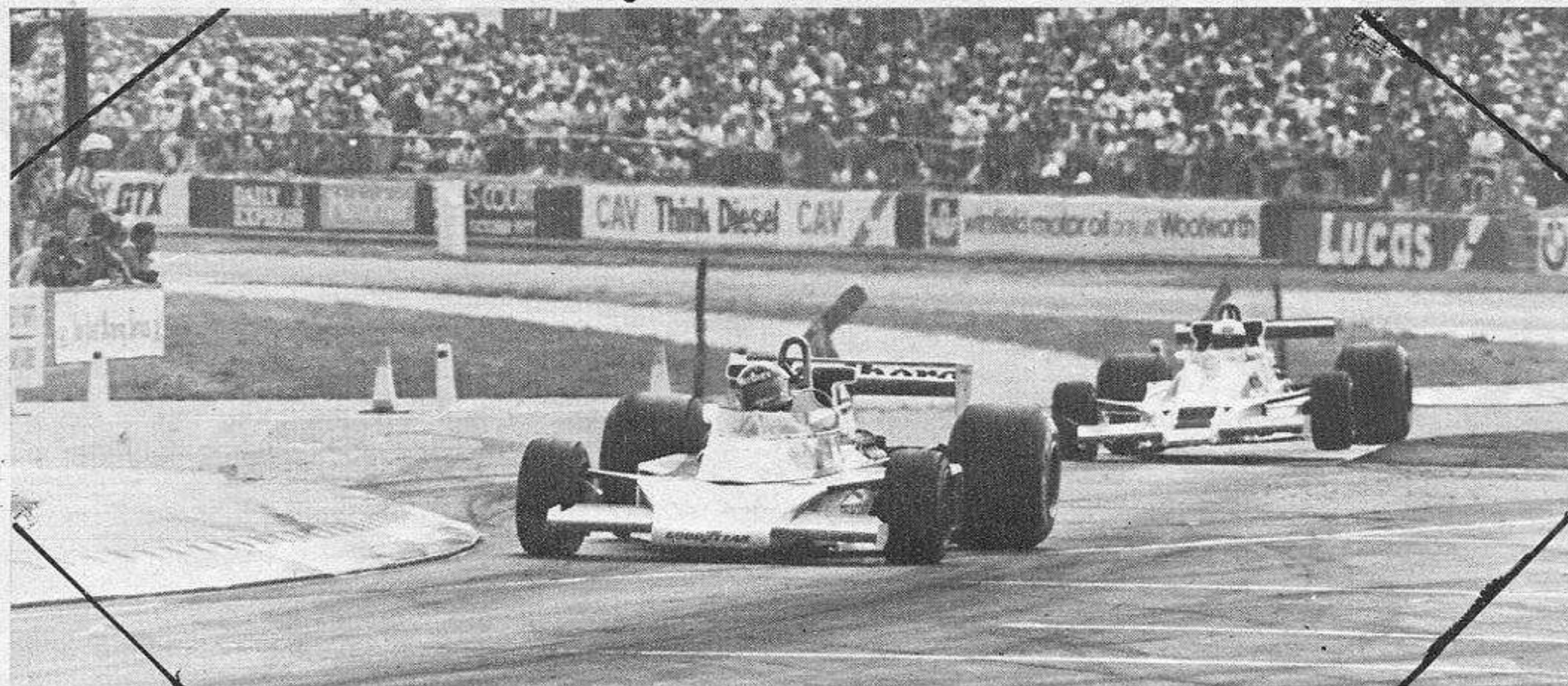


MODENA - Martedì notte alle 23 i telex delle agenzie di stampa hanno rilanciato nel mondo la notizia che poco prima era stata trasmessa dalla Ferrari Racing Team e che comunicava l'avvenuta firma del contratto con il pilota Villeneuve. Con quella notizia si era pertanto concluso il periodo di «vacatio» per il secondo posto disponibile nella squadra '78 della Ferrari. Una notizia attesa e sospirata che alcuni inghippi di ordine burocratico hanno fatto procrastinare nel tempo per oltre un mese.

Infatti è istintivo ricordare il primo incontro tra Ferrari e Villeneuve, un incontro che è avvenuto all'interno della sede di Modena della scuderia, avvenne due ore dopo il fatidico incontro-divorzio con Lauda. Una coincidenza, ma pensiamo invece ad un piano ben prestabilito che avrebbe voluto aprire e concludere la «crisi» con uno di quei tocchi di bacchetta magica che sono classici dell'ing. Ferrari. Annunciare il divorzio con Lauda, con gli strascichi successivi, e quasi contemporaneamente annunciare il nuovo pilota sarebbe forse stato il maggior obiettivo di questo Uomo tradito e pugnato alle spalle. Una opzione della McLaren-Marlboro ha invece costretto ad attendere sino a questa settimana, quando il pi-



Brivido ad inizio stagione in Sudafrica (sopra) quando la sua F. Atlantic prese fuoco. Sotto, davanti a Mass, a Silverstone nel G.P. d'Inghilterra al suo debutto in F. 1 con la McLaren M 23

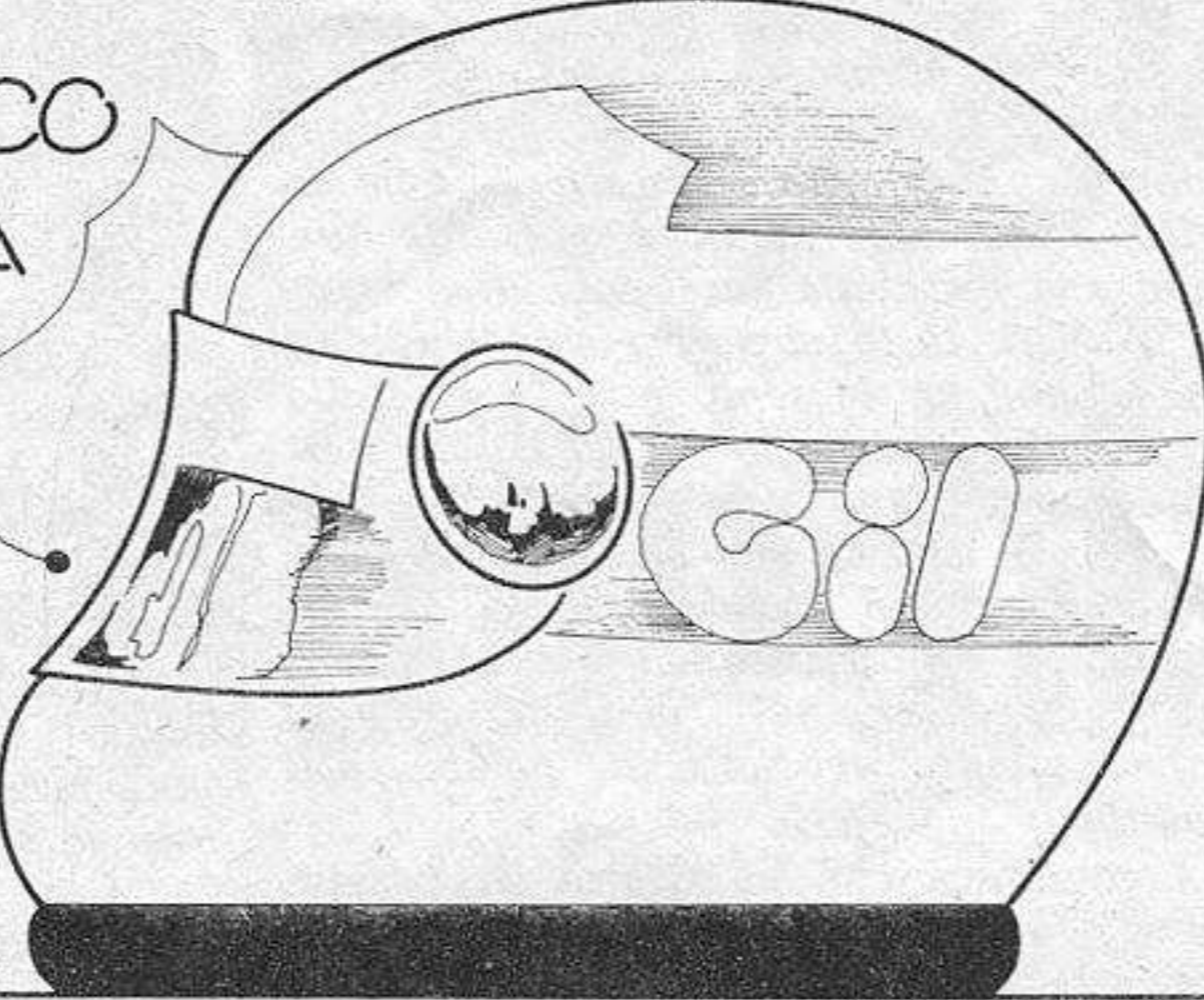
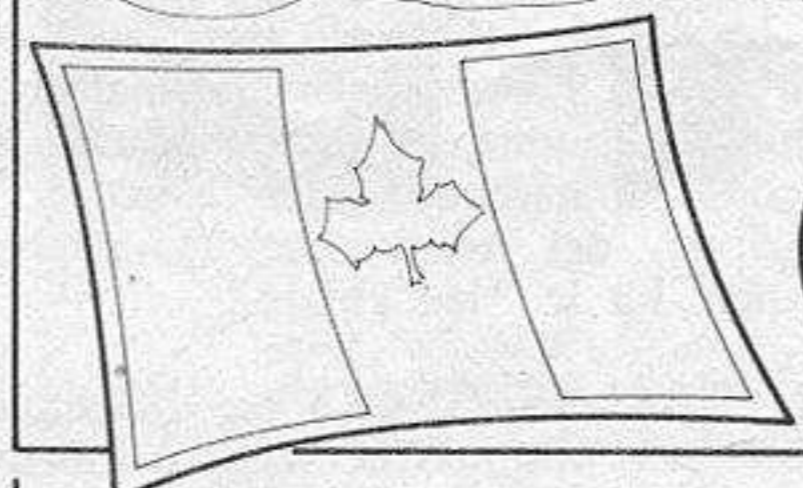


COME FERRARI HA VISSUTO IL DEBUTTO
E COME PENSA AL FUTURO DEL TEAM

Lavoreranno in 3 sulla T. 3

POSSO PRESENTARMI?

SONO IL CASCO
DELLA NUOVA
GUIDA
FERRARI



P. P. 77

lota è stato in grado di dimostrare la sua disponibilità.

«Se non ci fosse stata questa opzione — ha detto l'ing. Ferrari — l'accordo lo avrei siglato il 29 di agosto, invece... abbiamo dovuto attendere sino a ieri sera. E' un pilota abituato a correre con vetture molto potenti... si vede da come entra nelle curve che ci sa fare».

L'ing. Ferrari è all'interno della sala monitor del circuito di Fiorano; davanti a lui tanti piccoli schermi gli consentono di seguire il comportamento del pilota e della vettura. Pimpante, pronto nella battuta non dimostra certo le sue, quasi 80, primavere.

«Non bisogna dare dei giudizi affrettati — continua — vedremo come si comporterà nei prossimi giorni. Ha bisogno di poter lavorare molto visto che deve debuttare al G.P. del Canada. Prima di scegliere avevo raccolto precise informazioni da fonti diverse ed avevo avuto la possibilità di fare un quadro esauriente della situazione».

«Nella conferenza stampa dopo Monza Lei aveva accennato alla possibilità di acquisire un pilota tipo Lauda '73?».

«Preferirei non fare dei para-
Alessandro Stefanini

CONTINUA A PAGINA 22

CONTINUAZIONE DA PAG. 21

goni con il mio ex pilota. Cosa vale Villeneuve vedremo di saperlo quanto prima ma solo alla conclusione della prossima stagione penso si potrà trarre un bilancio».

Frattanto fuori Villeneuve continua a girare e si concede anche qualche digressione campestre.

«Ingegnere qui portano anche a casa l'erba da dar da mangiare al suo ex "coniglietto"?».

«Capita, mi piacerebbe sapere qual è il pilota che non è mai andato fuori durante le prove. E' proprio il bello e l'importante di questo circuito. Si esce, ma non bisogna farci l'abitudine, e si rientra per continuare a lavorare. Qualche volta non è necessario neanche rientrare ai box per far pulire la vettura ed i radiatori».

In quel momento, colui che controlla l'apparecchiatura scrivente dei tempi annuncia il miglior tempo in 1'14"38. Ferrari si sente orgoglioso e soddisfatto della sua scelta, e diventa sempre più facile parlare con quest'uomo in questi momenti.

«Villeneuve, possiamo dire Villanuova. Casa nuova...?».

«Villanuova è un paesino qui a pochi chilometri. Passateci c'è dell'ottimo lambrusco...».

«Per la T. 3 e per Cheever ci può dire qualcosa?».

«La T. 3 sta nascendo; voi siete sempre assetati di notizie. Per oggi mi sembra che abbiate abbastanza da scrivere o volete fare indigestione? La vettura pensiamo di poterla finire entro l'anno e alla sua messa a punto parteciperanno tutti i piloti che attualmente compongono la équipe Ferrari. Reutemann che ha sempre lavorato molto, Villeneuve che deve conoscere le vetture, Cheever a cui è già stata affidata una vettura e non ha potuto correre solo per i noti motivi di Imola poi anche De Angelis verrà messo sotto. Tutti si allevano i giovani anche noi intendiamo seguire questa politica. Speriamo di poter contare su di loro nel '79».

In pista state utilizzando gomme Michelin?».

«No, si tratta delle Good Year con cui Villeneuve dovrà correre in Canada, usufruendo della terza vettura che gli lasceranno libera Lauda e Reutemann. Abbiamo provato le gomme Michelin una ventina di giorni fa ed abbiamo ottenuto lusinghieri risultati. Abbiamo ricevuto una conferma di quanto constatato nella prima serie di prove. 510 gomme provate qui a Fiorano e nessuna ha dovuto essere scartata per qualche anomalia. Noi attendiamo una risposta se la casa francese decide di entrare nelle corse con impegno e se ci daranno le gomme saremo ben felici di utilizzarle. D'altronde abbiamo già uno stretto rapporto di collaborazione che risale alla produzione di serie di qualche anno fa».

a. s.

MINACCIATA L'INVALIDAZIONE DEL CONTRATTO

Non basta a CHEEVER solo F.2 con FERRARI

ROMA - Grande delusione per l'italo-americano Eddie Cheever a causa della scelta di Ferrari, che farà correre il prossimo anno Gilles Villeneuve, il giovane pilota in Portogallo con la F. 2, ma gli echi, sono risuonati fino alla capitale dove vive il papà di Eddie.

«Evidentemente Eddie si è illuso — ha dichiarato Edward senior — ma Ferrari dalle parole dette a lui, gli aveva prospettato la possibilità di entrare in prima squadra dopo avergli fatto fare qualche gara di ambientamento. Doveva disputare il Trofeo Europa di F. 1, poi queste gare non hanno avuto l'autorizzazione della CSI e non se n'è fatto niente, allora Eddie avrebbe dovuto fare alcune gare non titolate per entrare poi nella squadra vera e propria, ma con un pilota giovane come Villeneuve, che parte subito in prima squadra, Eddie parte svantaggiato in partenza e non penso che rimarrà alla Ferrari solo per il F. 2, anche perché il contratto era sulla base della F. 2 e della F. 1 Trofeo Europa. Venendo a mancare una delle condizioni il contratto può essere invalidato. Così adesso si trova senza guida in F. 1 perché le squadre sono già formate. Personalmente poi non sono d'accordo sul fatto che Eddie sia troppo giovane per pilotare un F. 1, può darsi invece che sarebbe meglio che lo facesse in una squadra con una mentalità più giovane».

Comunque stando così le cose sembrerebbe che Cheever non si accontenti di rimanere alla Ferrari solo per la F. 2 che continuerebbe a fare con la BMW, per la F. 1 a questo punto pare voglia giocare la carta Tyrrell, ma non si sa con quale fondamento.

Non è detto che l'invalidazione del contratto, fatta balenare dal padre di Cheever, sia così semplice. Gli impegni sono precisi e, a quanto ci è stato confermato in ambienti accreditati della Ferrari, Cheever era ben conscio di quello che ha firmato presente il suo avvocato (è la moda anche per i 19enni). Le sue prospettive per la squadra F. 1 erano puntate sul '79, con alternanza di F. 2 e gare F. 1 «di contorno» nel '78. Stavolta, è da pensare, che il contratto lo farà valere Ferrari... (ammenoché non si ricorra alla «penale»).

g. d.

«Non più F.ITALIA!» STOHR passa in F.3

RIMINI - «Scrivilo pure senza problemi, ormai ho deciso e non cambio più idea. Con la F. Italia non me la sento più di rischiare. Ormai con questo gruppo ho chiuso. La mia macchina non ci sarà a Magione». Siegfried Stohr all'apparecchio ha una voce sicura. Ritorniamo all'attacco: ma non è un peccato, arrivato ormai a fine campionato, con la possibilità di vincerlo buttare tutto alle ortiche?

«Guarda rischiare a questo modo non è più possibile. Questa volta siamo tutti d'accordo, io, il mio sponsor la IRFA frigoriferi, il preparatore Angelino, la scuderia, tutti. Quello che è successo a Monza non è che l'ultimo degli attacchi che ho subito quest'anno. Non è possibile preparare una macchina per bene, allenarsi, e poi sciupare tutto così, per una stupidagine. Io non me la sento più. In F. Italia non sei mai tranquillo. A qualsiasi staccata chiunque può venirti addosso. Non è che rischi che so per il primo posto e puoi mettere in preventivo, all'ultima staccata, di toccarti con un altro protagonista. Qui anche se rimani indietro, devi stare attento nei sorpassi, perché tutti ti puntano alla stessa maniera».

Ci comunica che ha deciso di passare in F. 3, e con una macchina molto efficiente, la Chevron assistita direttamente da Trivellato. Anzi, sta già partendo per Vallelunga dove debutterà. Lo avvisiamo che con i tempi che corrono anche in F. 3 non è che c'è da stare poi così tranquilli.

«Ma vedi, in F. 3 sono i soliti, magari un Gabbiani irruento, o qualcun altro,

ma è gente che non vuole rovinare la macchina, che vuole arrivare alla fine e ti rispetta. C'è già più professionalità. Comunque io ci provo, lo sponsor mi assiste. Spero di inserirmi in fretta e di fare una bella gara».

● **LELLA LOMBARDI** aspettava una risposta dagli organizzatori australiani per correre la Hardie Ferodo 1000, la corsa di Bathurst per vetture turismo, gara più importante dell'anno per il mondo australe. Invece gli organizzatori non sono riusciti a trovarle una macchina: la hanno comunque invitata per la gara Rothmans di F. 5000 per il 3-4 giugno 1978!

● **CONNOR ANDERSSON** il coriaceo svedese «bestia nera» un po' di tutti in F. 3; è ormai approdato alla F. 1 e intenderebbe rimanervi. Recentemente ha guidato la BRM, tentando di qualificarla più volte. Lo svedese sostiene che la macchina è buona, il motore pure, e che i problemi nascono tutti dalla poca organizzazione del team che fa poche prove e non ha le idee chiare.

● **JUAN CARLOS GUZZI** ex dirigente dell'Automobile Club Argentino, è morto a Buenos Aires all'età di 68 anni. Nell'immediato dopoguerra, legato alle leggendarie squadre di allora, aveva fatto correre in Europa Manuel Fangio e Froilan Gonzales. In questi ultimi anni era dirigente della squadra Fiat in Argentina.

VALLELUNGA PLATONICA
PER L'EUROPEO F. 3Le ORE
dell'Euro F. 3 di Roma

VENERDI 7 ottobre
verifiche e prove libere
SABATO 8 ottobre
dalle 11 alle 12 prove di qualificazione F. 3 - dalle 16 alle 17,30 prove di qualificazione F. 3
DOMENICA 9 ottobre
in mattinata gare per il gr. 1 finale FISA - ore 12 gara F. 850 - ore 14,15 1. batteria F. 3 (12 giri) - ore 14,45 2. batteria F. 3 (12 giri) - ore 16,15 Finale F. 3 (32 giri)

DE ANGELIS profeta in casa?

ROMA - Più di cinquanta conduttori hanno inviato la loro iscrizione per l'ultima prova di campionato Europeo di F. 3 che si correrà domenica 9 ottobre sul circuito romano di Vallelunga, di 3200 metri. Praticamente tutti i grossi nomi di questa categoria saranno presenti, capitanati naturalmente da Piercarlo Ghinzani, ormai già matematico vincitore del titolo '77, ma a caccia di punti prestigiosi per il campionato italiano, ancora molto aperto tra lui e il romano De Angelis. Ci sarà anche lo svedese Olofsson alla ricerca di una disperata rivincita, ci saranno i giovani ex kartisti scatenati di Monza, Beppe Gabbiani, Piero Necchi, Elio De Angelis che tanto hanno fatto parlare per le loro acrobazie non sempre apprezzate.

Ci saranno anche diversi stranieri: da tenere d'occhio i soliti nomi, Piquet con la Ralt, David Kennedy con la Argo ufficiale (l'irlandese, sono un paio di gare che sale sempre sul podio) mescolati con il gruppo dei tedeschi e degli svedesi. Da non sottovalutare la lunga serie di piloti italiani che ambiscono a punti per il titolo tricolore, come i due della Everest Niccolini e Farneti, i Pedersoli, Pardini, Raggiolo e compagnia bella. Tra l'altro molti di questi sono già a Vallelunga e proprio nei giorni di uscita di AUTOSPRINT stanno provando, come il team Trivellato che avrà questa volta due macchine: oltre al ritrovato Gabbiani anche Siegfried Stohr che ha deciso il grande salto.

Diversi dovrebbero essere i piloti provenienti dalle formule minori a debuttare a Vallelunga in F. 3: si parla di Gianluca Bagnara, che corre in Super Ford, di «Cipo» proveniente dalla F. Italia mentre Gianluca Messini si sta dando da fare per trovare una F. 3 valida per la gara di Magione.