

G.P. USA
mondiale
concluso

vs log Scans
domenica SPRINT

Sono HUNT e ANDRETTI i superMEN del GLEN

ECCOMI QUA
SONO SUPERMAN

ED IO
SUPERNIK



DALL'INVIATO

LAUDA accetta il rischio-pioggia per il titolo bis

WATKINS GLEN - Che battaglia, per il primo posto! Tra James Hunt, che era in testa apparentemente tranquillo, e Mario Andretti che lo attaccava disperatamente nel finale, è stato un vero fuoco d'artificio, quello che ha concluso questa corsa ancora una volta bagnatissima e ancora una volta sorprendente.

A dieci giri dalla fine, con le gomme che si surriscaldavano perché la pista era finalmente pressoché asciutta, tutti tiravano i remi in barca e si accontentavano di puntare al traguardo. Le posizioni erano ormai chiarite da tanto tempo, fin da quando Hans Stuck aveva lasciato a Hunt il primo posto, uscendo di strada e facendo sparire il sorriso che era sulle labbra della gente della Brabham.

Hunt in testa con margine progressivamente in aumento, Andretti subito dietro e poi via via sgranati gli altri, con le condizioni della pista che per difficoltà facevano la selezione, come purtroppo ormai accade solo quando le cose non sono normali. Una gara chiarissima, senza nessun sussulto, dopo che nella fase iniziale c'era stato un poco di movimento.

Pareva destinata a finire così, tranquillamente, ma a chi stava attento si era già presentata qualche av-

visaglia di possibili fatti nuovi. L'aveva data per primo Niki Lauda, quando ha cominciato a percorrere traiettorie strane, cercando volontariamente la pista bagnata. Ed era chiaro che l'intelligenza dell'austriaco, il suo senso tattico che nessuno può disconoscere, c'entravano pa-

recchio, nella apparente stranezza del suo comportamento.

La pista, dopo l'inondazione iniziale, si stava asciugando perché la pioggia aveva finalmente smesso di cadere, e la strada si asciugava nettamente. Buon per le prestazioni ed anche per alleviare i piloti della

tensione, ma meno buono per le gomme da pioggia a miscela tenera che tutti utilizzavano.

E Lauda tendeva a far economia a non maltrattare le sue gomme fin dove era possibile. Poiché gli altri lo avevano imitato solo più tardi, c'era da pensare che avessero gomme meno utilizzabili, e quindi che sarebbero stati in difficoltà man mano che il tempo passava.

E' quel che è avvenuto. Solo che in difficoltà maggiori sono stati quelli che erano dietro i due di testa. Il rallentamento massiccio di Schekter, Lauda, Regazzoni, Reutemann, creava scarti enormi rispetto Andretti ed Hunt, che invece continuavano.

A dieci giri dalla fine Andretti era a 16" da Hunt, con Schekter a 41", Lauda a 71", Regazzoni a 97" e Reutemann pressoché doppiato, a 117".

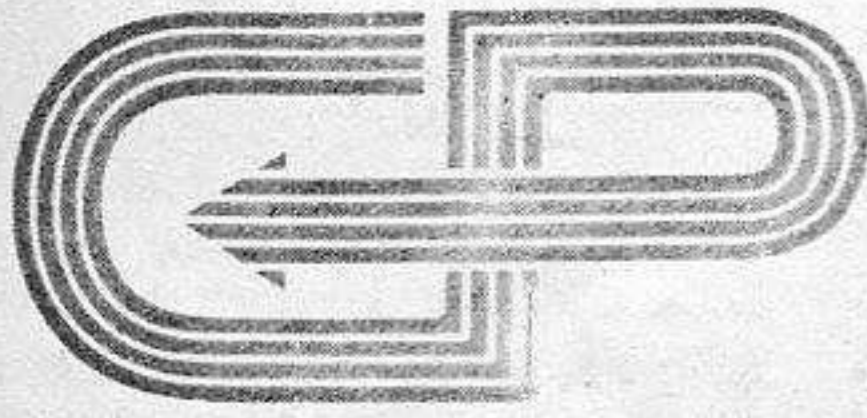
A cinque giri dalla fine i distacchi erano diventati: Andretti a 17", Schekter a 68", Lauda a 90", Regazzoni a 113".

Poi di colpo, al giro seguente, Hunt aveva ridotto lo scarto a 14" su Andretti, mentre anche tutti gli altri avevano riguadagnato qualcosa. Era dunque Hunt che rallentava.

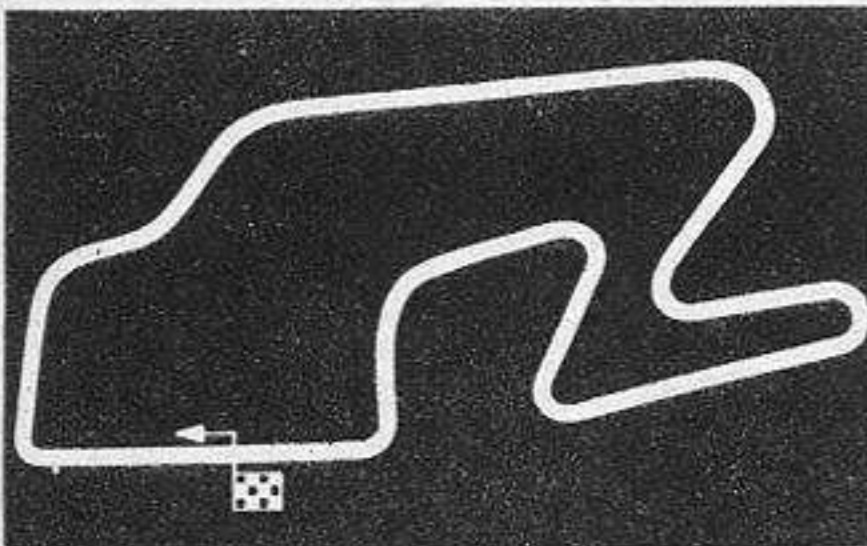
Al passaggio del terz'ultimo giro, la gente si è alzata in piedi, perché

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 26



USA-est



Così (in 26) al via

1. FILA

James Hunt (McLaren-Marlb.) 1'40''863	Hans Stuck (Martini-Brab.-Alfa) 1'41''138
---	---

2. FILA

John Watson (Martini-Brab.-Alfa) 1'41''193	Mario Andretti (JPS-Lotus Mk.3) 1'41''481
--	---

3. FILA

Ronnie Peterson (Tyrrell P 34/2) 1'41''908	Carlos Reutemann (Ferrari 312 T2) 1'41''952
--	---

4. FILA

Niki Lauda (Ferrari 312 T2) 1'42''089	Patrick Depailler (Tyrrell P 34/2) 1'42''238
---	--

5. FILA

Jody Scheckter (Wolf WR-1) 1'42''315	Jacques Laffite (Ligier-Matra JS7) 1'42''640
--	--

6. FILA

Vittorio Brambilla (Surtees TS 19) 1'42''786	Gunnar Nilsson (JPS-Lotus Mk.3) 1'42''815
--	---

7. FILA

Alan Jones (Shadow DN 8) 1'43''019	Jean-P. Jabouille (Renault RS-01) 1'43''069
--	---

8. FILA

Jochen Mass (McLaren-Marlb.) 1'43''242	Jean-Pierre Jarier (Shadow DN 8) 1'43''516
--	--

9. FILA

Emerson Fittipaldi (Copersucar FD 04) 1'43''938	Brett Lunger (McLaren M 23) 1'43''689
---	---

10. FILA

Clay Regazzoni (Ensign 177) 1'44''208	Rupert Keegan (Hesketh 308 C) 1'44''550
---	---

11. FILA

Ian Scheckter (March 761 B) 1'44''702	Ian Ashley (Hesketh 308 C) 1'45''100
---	--

12. FILA

Alex Ribeiro (March 761 B) 1'45''473	Patrick Neve (March-Williams) 1'45''845
--	---

13. FILA

Hans Binder (Penske-ATS) 1'45''880	Danny Ongais (Penske PC 4) 1'46''070
--	--

L'altalena della corsa

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
10 giri	STU	HUN	AND	SCK	REU	LAU	REG	PET	NIL	LAF
20 giri	HUN	AND	SCK	LAU	REU	REG	PET	LAF	KEE	JAR
30 giri	HUN	AND	SCK	LAU	REG	REU	LAF	PET	KEE	JAR
40 giri	HUN	AND	SCK	LAU	REG	REU	LAF	KEE	JAR	BIN
50 giri	HUN	AND	SCK	LAU	REG	REU	LAF	KEE	JAR	LUN

Domenica 2 ottobre

quindicesima prova mondiale F. 1

● **Organizzazione:** SCCA, PO Box 22476, Denver (USA) - Autodromo di Watkins Glen (New York) di metri 5435 - 59 giri pari a km 320,665

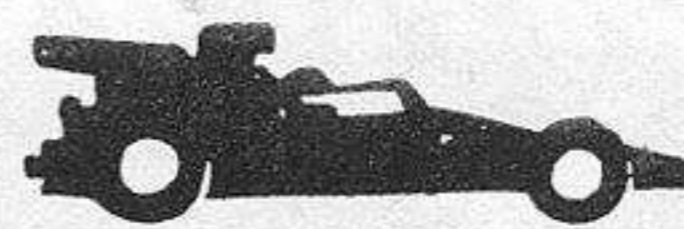
● **Partenza:** ore 14,47 (locali)

● **Condizioni climatiche:** PROVE, prima giornata pioggia con schiarita, seconda giornata pioggia - GARA, pioggia, schiarita nel finale

● **Condizioni della pista:** discreta il venerdì, molto scivolosa sabato e domenica

● **Spettatori:** 85.000

● **Direttore di corsa:** Pat Vidan



Così (in 19)

al
TRAGUARDO

1° HUNT
(Marlboro M26)
a 162,476 kmh



PILOTA	MACCHINA	TEMPO	DISTACCO
1. Hunt	McLaren M26	59 1.58'23"267	—
2. Andretti	Lotus-JPS	59 1.58'25"293	2"036
3. Scheckter	Wolf WR 1	59 1.59'42"146	18"879
4. Lauda	Ferrari 312 T2	59 2.00'03"820	40"553
5. Regazzoni	Ensign 177	59 2.00'11"405	48"138
6. Reutemann	Ferrari 312 T2	58	a 1 giro

7. Laffite (Ligier-Matra) a 1 giro

8. Keegan (Hesketh 308 C) a 1 giro

9. Jarier (Shadow DN8) a 1 giro

10. Lunger (McLaren M23) a 2 giri

11. Binder (ATS) a 2 giri

12. Watson (Brabham-Alfa) a 2 giri

13. Fittipaldi (Copersucar) a 2 giri

14. Depailler (Tyrrell) a 3 giri

15. Ribeiro (March) a 3 giri

16. Peterson (Tyrrell) a 3 giri

17. Ashley (Hesketh) a 4 giri

18. Neve (Williams) a 5 giri

19. Brambilla (Surtees) a 5 giri

i RITIRATI

CHI	QUANDO	PERCHÉ
------------	---------------	---------------

Jabouille 31. giro corto circuito

Nilsson 18. tamponamento

Stuck 15. uscita di strada

I. Scheckter 11. uscita di strada

Mass 9. iniezione

Ongais 7. uscita di strada

Jones 4. uscita di strada

I NUOVI PRIMATI

● **sul GIRO**

il 56. di Peterson (Tyrrell) in 1'51'854 media 174,882 kmh

● **primato imbattuto**

James Hunt (McLaren M23) in 1'42''851, media 190,236 kmh ('76)

● **sulla DISTANZA**

James Hunt, media 162,476 kmh

● **primato imbattuto**

James Hunt (McLaren M23) a 187,188 kmh (1976)

LA PROSSIMA PROVA

Gran Premio del Canada, in programma a Mosport Park il 9 ottobre

Le velocità in rettilineo

Secondo i rilevamenti ufficiali eseguiti nelle prove, le velocità massime delle varie macchine, nel punto considerato il più veloce del circuito, sono state le seguenti: Tyrrell (Depailler e Peterson) 286,884; Wolf (Scheckter) 283,288; Brabham (Stuck) ed Hesketh (Keegan) 277,391; March (Neve) 275,299; Brabham (Watson) 274,495; Ferrari (Reutemann) 273,690; March (Ribeiro) 273,047; Copersucar (Fittipaldi) 272,081; Ferrari (Lauda) Surtees (Brambilla) Hesketh (Ashley) McLaren (Mass) 270,633; McLaren (Hunt) Shadow (Jones) Surtees (Binder) 269,346; Shadow (Jarier) March (I. Scheckter) 268,381; Renault (Jabouille) McLaren (Lunger) 267,034; Lotus (Andretti) Ligier (Laffite) 265,806; Penske (Ongais) Ensign (Regazzoni) 260,978; Lotus (Nilsson) 258,405; Ensign (Tambay) 221,881.

● In gara, la vettura più veloce ai cronometraggi è risultata essere la Wolf di Scheckter, con 273,369 kmh.

la PAGELLA **AUTO SPRI NT**

PILOTI VOTO MACCHINE

Hunt, Andretti	10	
Stuck, Mass, Jarier Regazzoni	9	McLaren, Lotus
Peterson, Brambilla Lauda, Reutemann Scheckter, Keegan	8	Brabham Ferrari, Wolf,
Depailler, Nilsson, Jabouille, Binder, Ashley, Laffite	7	Ensign
Watson, Ribeiro, Neve, Fittipaldi, Lunger	6	Tyrrell, Shadow, Surtees
Jan Scheckter, Ongais	5	Renault, ATS, Copersucar
	4	March, Hesketh, Williams
	3	
	2	
n. c. Jones	1	

il più e il meno 

SFORTUNATO

+ Brambilla
- Hunt

COMBATTIVO

+ Regazzoni
- I. Scheckter



FORTUNATA

+ McLaren
- March

EFFICACE

+ Wolf
- Brabham

I giri più veloci in gara

Peterson	1'51"854	56.
Hunt	1'52"890	59.
Andretti	1'53"403	59.
Regazzoni	1'57"401	43.
Binder	1'57"779	56.
Watson	1'57"901	45.
Jarier	1'58"260	55.
Scheckter	1'58"332	40.
Lunger	1'58"383	56.
Ashley	1'58"455	55.
Lauda	1'58"924	35.
Keegan	1'59"155	58.
Reutemann	1'59"392	55.
Laffite	1'59"787	58.
Stuck	2'00"699	7.
Brambilla	2'01"015	49.
Mass	2'01"131	7.
Depailler	2'01"344	56.
Neve	2'02"630	55.
Nilsson	2'03"437	7.
Jabouille	2'03"564	21.
Scheckter I.	2'05"665	5.
Jones	2'06"528	3.
Ongais	2'06"808	6.

Bisogna considerare che Peterson ha ottenuto il suo miglior tempo nel finale, su pista quasi asciutta, e con gomme slicks.

● TEDDY YIP, il milionario di Hong Kong è riuscito a fare un grosso colpo. Abbandonato momentaneamente Bill Simpson, l'altro riccone della California, colui che sponsorizzò Clay Regazzoni all'ultima 500 miglia di Indianapolis, si è unito con Dan Gurney riportando «all'ovile» il bellicoso Bobby Unser che era stato il «driver» numero uno per anni di Gurney. Unser, con la Fleischer, quest'anno non ha fatto gran che e ora che lo lascia, lo sponsor gli aveva preparato un bolide turbo Cosworth che a detta degli esperti dovrebbe essere una rivelazione nel 1978.

TUTTI i TEMPI delle PROVE

Tempo 1976	Pilota	Vettura	Venerdì		Sabato	
			I	II	I	II
1'43"622	(McLaren M23)	Hunt McLaren-Marlboro M26	1'41"408	1'40"863	2'14"537	
1'44"265	(March 761)	Stuck Martini-Brabham BT45	1'41"989	1'41"138	2'07"750	
1'44"719	(Penske PC4)	Watson Martini-Brabham BT45	1'42"548	1'41"193	2'21"741	
1'45"311	(Lotus JPS 11)	Andretti JPS Lotus Mk.3	1'42"496	1'41"481	2'13"294	
1'43"941	(March 761)	Peterson Tyrrell P 34/2	1'42"487	1'41"908	2'12"368	
		Reutemann Ferrari 312 T2	1'42"862	1'41"952	2'33"689	
1'44"257	(Ferrari 312 T2)	Lauda Ferrari 312 T2	1'43"405	1'42"089		
1'44"514	(Tyrrell P34/2)	Depailler Tyrrell P 34/2	1'42"810	1'42"238	2'24"119	
1'43"870	(Tyrrell P34/2)	Scheckter J. Wolf WR-1	1'43"236	1'42"315	2'19"758	
1'45"324	(Ligier JS5)	Laffite Ligier-Matra JS7	1'42"640	1'43"382	3'02"721	
1'44"250	(March 761)	Brambilla Surtees-Beta TS 19	1'43"195	1'42"786	2'15"323	
1'46"776	(Lotus JP S11)	Nilsson JPS Lotus Mk.3	1'48"355	1'42"815	2'15"340	
1'46"402	(Surtees TS 19)	Jones Shadow-Tabatip DN8	1'43"019	1'43"310	2'07"127	
		Jabouille Renault RS-01	1'45"656	1'43"069	2'19"811	
1'46"067	(McLaren M23)	Mass McLaren-Marlboro M26	1'43"827	1'43"242	2'12"514	
1'45"979	(Shadow DN5)	Jarier Shadow-Tabatip DN8	1'44"288	1'43"516	2'33"369	
1'45"646	(Copersucar. 04)	Fittipaldi Copersucar FD-05	1'43"938	1'44"070	2'27"587	
1'51"373	(Surtees TS 19)	Lunger McLaren M23	1'43"689	1'44"009	2'24"466	
1'45"534	(Ferrari 312 T2)	Regazzoni Ensign MN 177	1'44"208		2'24"629	
		Keegan Hesketh 308 C	1'44"550	1'45"049	2'16"833	
		Scheckter I. March 761 B	1'45"338	1'44"702		
		Ashley Hesketh 308 C	1'45"857	1'45"100	2'33"137	
1'49"669	(Hesketh 308)	Ribeiro March 761 B	1'46"343	1'45"473	2'22"111	
		Neve March-Williams	1'48"184	1'45"845		
		Binder Penske-ATS PC4	1'45"909	1'45"880	2'43"293	
		Ongais Penske PC4	1'47"240	1'46"070	2'22"299	
		Tambay Ensign MN 177	1'49"435			

In neretto i tempi validi per lo schieramento di partenza

MALEVOLENZE INGLESI

Per LAUDA la FERRARI paga prestigio

WATKINS GLEN - Le malelingue ci sono dappertutto, e sono anche — qualche volta — abbastanza pettegole. Dalla rivista inglese «AUTOSPORT» del 29 settembre, nella pagina scritta da Nick Brittan, sotto il titolo di rubrica «Private Ear» (orecchio indiscreto), leggiamo alcune considerazioni sulla Ferrari che come minimo sono da definire sciocche. Parlando della attuale situazione della Ferrari egli dice:

«Non vi è capitato di pensare che tutto quel che accade alla Ferrari è un poco strano? Ferrari il più grande team. Ferrari la più grande macchina del mondo. La squadra per la quale tutti vorrebbero correre. Tutti, sì, eccetto i migliori piloti. Niki Lauda, due volte campione del mondo e senza dubbio il più intelligente pilota ed il più riflessivo di tutti, lascia la Ferrari. Andretti è corteggiato, ma rifiuta decisamente. Scheckter è oggetto di seduzione, ma anche lui rifiuta. Cosa pensa l'uomo di Maranello? Sono tutti nel pallone o c'è qualcosa che quelli che sono fuori sanno ma è sconosciuta a quelli che sono dentro la fabbrica? Senza un vincitore a capo della squadra, Ferrari affida a Reutemann il ruolo di numero uno. Chi sarà il secondo? Comunque la si giri sarà di certo una stagione di grandi discussioni, con intermezzi di caos e molte confusioni. Negli ultimi tre anni Lauda è stato l'elemento di coesione della Ferrari. Senza di lui, e con la strana direzione a comitato, tutto tornerà come nel 1969, quando ogni cosa era molto simile a un rompicapo cinese...»

Brittan continua su questo tono per parecchio, e ad un certo punto afferma che «No, il 1978 non sarà una grande annata per la Ferrari. Prima o poi Ferrari dovrà ammettere che i campionati del 1975 e 1977 sono stati vinti da Niki Lauda. Io e voi sappiamo che è così».

Ognuno è libero di avere le sue opinioni, ma non di deformare la realtà. Affermare che Andretti e Scheckter hanno rifiutato di andare alla Ferrari è perlomeno inesatto, visto che per entrambi è stata una impossibilità per precedenti impegni, a far fallire le trattative.

f. i.

Ferrari aveva chiaramente detto che il «giochetto» di Lauda è costato in prestigio alla Casa modenese. Certo che può ringraziare anche di questo il suo ex «assistente speciale».

Anche un astronauta al GLEN per la corsa delle «celebrità»

WATKINS GLEN - La tradizionale gara delle «celebrità» disputata a Watkins Glen prima del Gran Premio, ha raccolto quest'anno quattro piloti professionisti americani e sei personaggi celebri.

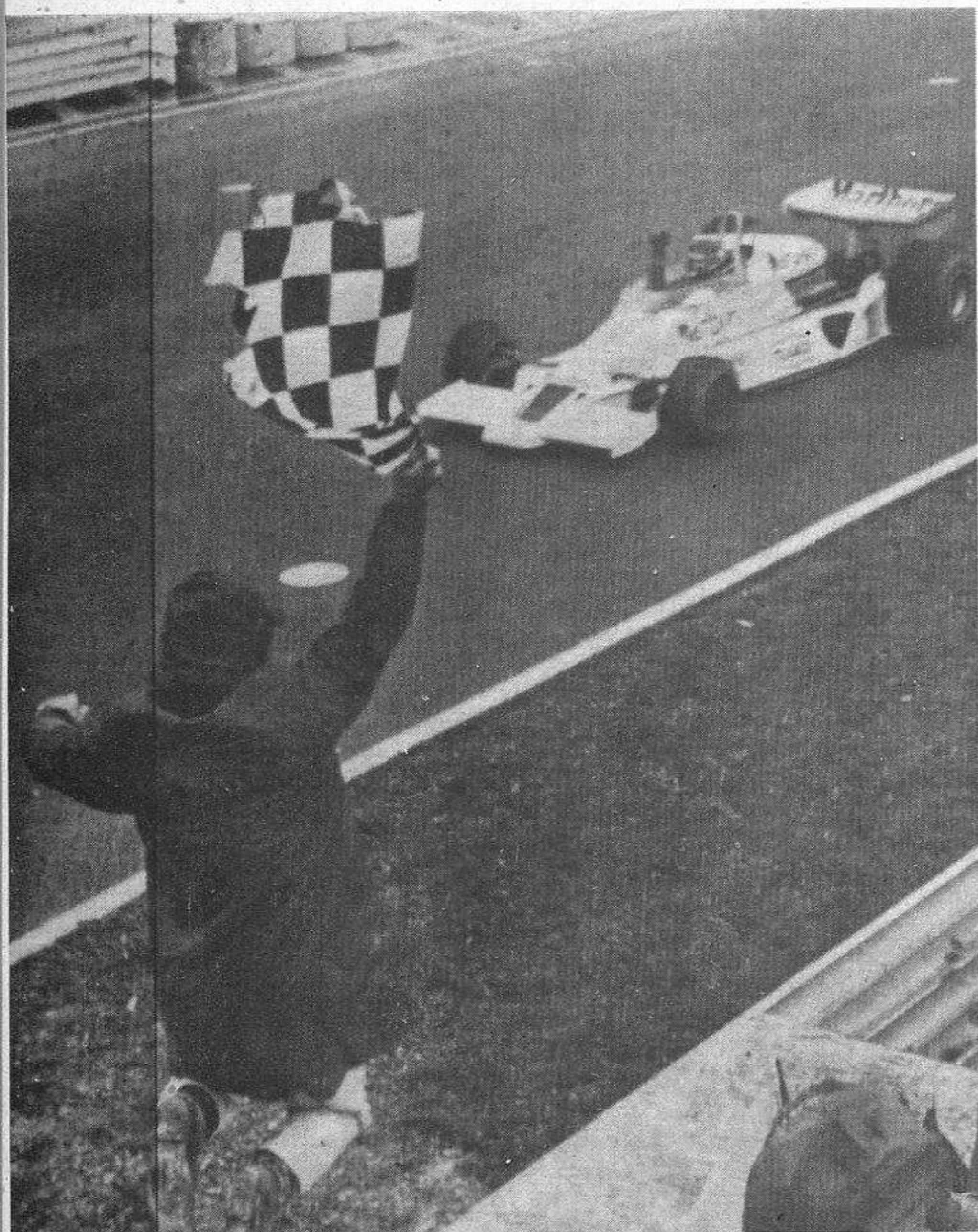
I quattro piloti sono stati Elliot Forbes Robinson, Steve Krisiloff, che quest'anno è stato nono a Indianapolis, Bill Simpson che ha appena deciso di ritirarsi e Bobby Unser doppio vincitore di Indianapolis.

I personaggi erano gli attori del cinema e TV James Brolin, Kent McCord, Shelly Novak, George Plimpton e Dick Smothers, questi noti anche come pilota per aver partecipato bene a molte corse. Ha anche vinto la categoria GT all'ultima 12 ore di Sebring ed ha guidato anche una Ferrari.

A completare il numero c'era Pete Conrad, l'astronauta comandante dell'Apollo 12 al secondo viaggio sulla luna, oggi vicepresidente delle vendite internazionali della McDonnell-Douglas, la fabbrica di aeroplani.

Conrad, che era a Monza con Stewart, ha anche un buon passato sportivo con le formule V e super V, interrotto dalle esigenze della NASA.

● E' molto probabile che la serie delle gare Can-Am inizi nel 1978 con una corsa a Long Beach, in apertura del programma per il Gran Premio Stati Uniti West.



Tex Hopkins si catapulta in cielo per sbandierare il fine gara vittorioso a James Hunt che si è ripetuto sul traguardo del G.P. degli Stati Uniti

CONTINUAZIONE DA PAG. 23

Andretti aveva di colpo guadagnato sette secondi e «vedeva» Hunt in mira. Con sette secondi di svantaggio «soltanto», è il caso di dirlo, pur se in un Gran Premio questo margine di solito è lungo una eternità.

Eppoi al penultimo passaggio l' eccitamento è diventato generale, perché Andretti era a ridosso della McLaren, a un paio di secondi e forse meno. Un arrivo in volata? Andretti che poteva superare Hunt durante l'ultimo giro?

C'era di che palpitare. Dall'ultima curva sbucava fuori ancora la McLaren, con la Lotus alla stessa distanza del giro precedente. Andretti non ce l'aveva fatta, Hunt aveva potuto resistere.

Andretti e Hunt hanno finito entrambi con una prodezza, il loro giro più veloce. Due grandi campioni, due volontà feroci. Il risultato è stato, in fondo, giusto. E Andretti aveva ragione di essere soddisfatto, alla fine, perché aveva fatto il massimo possibile e sapeva di non avere niente da rimproverarsi. La McLaren era stata migliore e Hunt stavolta aveva fatto la sua corsa migliore, all'altezza della sua classe.

La corsa dell'intelligenza la potremmo definire, perché alla fine sono stati proprio i piloti più intelligenti ad occupare le buone posizioni, mentre altri non c'erano. La corsa anche della sfortuna, per qualcuno, perché stavolta Hans Stuck non meritava la cattiva sorte che gli è toccata, con la rottura del pedale della frizione che lo ha mandato fuori pista mentre stava dominando la gara. Per la gente della Brabham-Alfa è stato un brutto colpo, immeritato, questo, che si aggiungeva alla disgraziata vicenda che ha avuto a protagonista John Watson, autore di una scelta incom-

prendibile quando ha chiesto di partire con le gomme da asciutto.

La rottura del pedale della frizione non può certo essere imputata a Stuck, il quale aveva preparato la sua macchina nelle condizioni migliori, e che nelle prove del mattino sotto la pioggia aveva avuto modo di esaltare per la facilità con la quale poteva guidare.

In gara si è visto che aveva ragione, perché aveva staccato subito tutti. Stavolta Hans Stuck, pilota che ha alti e bassi, è stato davvero sfortunato.

Watson invece no. Watson ha scelto le gomme lisce, nella speranza irrazionale che la pista diventasse secca. Quando la corsa è partita pioveva e bastava guardare il cielo per capire che avrebbe piovuto ancora parecchio. Bastava guardare le mani intirizzate, anche, per capire che il freddo avrebbe impedito il prosciugamento della pista anche se la pioggia smetteva. Watson queste cose non le ha fatte, giocando a caso un tentativo di «colpo gobbo» che non poteva avere successo. E così ha dovuto arranca-

NIKI potrà operare gli occhi solo fra 3 anni

● Prima di partire per la sua terza ultima gara con la Ferrari negli USA Lauda è stato visitato a Bologna alla clinica oculistica dal primario prof. Cristini. Questi, dopo una lunga seduta durata oltre tre ore e mezza, ha detto al pilota che era impossibile operarlo agli occhi, in quanto le palpebre sono indurite e non si può intervenire.

La causa di questo mancato intervento è da ricercare nella fretta del pilota austriaco di guarire un anno fa per non vedere un altro sulla sua Ferrari. Accelerando quei tempi, ora ha un fastidioso malessere agli occhi che non riesce a chiudere bene. L'intervento, è stato detto al pilota, lo si potrà forse fare, ma non prima di tre anni.

Anche CUOGHI (per una casa?) va con LAUDA



Fine anno anticipato per Cuoghi che dovrebbe andare all'Alfa Romeo

WATKINS GLEN - Dopo aver detto che rimaneva alla Ferrari, nel famoso confronto di due settimane fa (restate o andate?), Ermanno Cuoghi, (il capomeccanico di Lauda che era assunto soprattutto per la sua conoscenza della lingua inglese) ha cambiato idea, su sollecitazioni ulteriori di Lauda, e probabilmente con allettamenti sostanziosi (si parla di una casa come «ingaggio» oltre stipendio doppio) e così sabato sera ha comunicato a Noretto che avrebbe lasciato la squadra a fine stagione.

La Ferrari ha preferito interrompere i rapporti immediatamente per cui Cuoghi è rimasto a Watkins Glen come spettatore, non a lavorare al box, e rispedito poi in Italia immediatamente dopo la corsa. Non si sa se Cuoghi, come Ghedini assunto dalla Parmalat, sarà assunto dalla Brabham, oppure, come ha chiesto lui, dall'Alfa.

Immediatamente le prime reazioni cadevano sull'austriaco, il quale aveva un animato battibecco con l'ing. Tomaini che accusava il pilota neo campione di ostruzionismo, di tradimento, di incomprensione nei riguardi della Casa che gli ha consentito di vincere due titoli mondiali.

Lauda ha risposto che ognuno è libero di andare dove meglio crede e che se le paghe sono più convenienti queste «hanno il diritto sui padroni meno remunerativi».

Intanto Cuoghi veniva «accantonato» dopo non pochi rimbrotti ed il lavoro di boxes continuava come prima, per dirla con l'ing. Noretto, «Poiché la Ferrari non si arresta per la perdita di elementi che sono un dente cariato nell'organizzazione di Maranello».

Inutile dire delle ripercussioni. Quando i giornalisti hanno appreso la notizia alcuni frizzi non sono mancati.

I meccanici ferraristi rimasti... in gara si guardavano con visi pietosi e cercavano di sorridere anche se dentro sentivano un po' di risentimento.

Nella roulotte di Niki Lauda, quando abbiamo parlato con la moglie Marlene per «Telespint», abbiamo udito anche il suo commento: «Nella Ferrari non si accorgono che stanno perdendo terreno giorno per giorno ed ancora il terremoto non è passato».

Chissà che dovrà succedere di altro!...

I. m.

● Telefonate ripetute, spesso patetiche, di Ronnie Peterson al «Drake» a Maranello, nei giorni della scorsa settimana. Lo hanno sentito chiamare l'abitazione dell'ingegner Ferrari a più riprese, e c'è chi giura che avrebbe offerto assoluta fedeltà al «Cavallino Rampante», promettendo formalmente anche un altro campionato mondiale per il 1978. Se Ferrari gli avesse dato il bolide. Alla fine si è stufato, ed ora sembra certo che abbia firmato per la Lotus.

re per i primi giri, fino ad essere doppiato. Poi si è rassegnato a rientrare ai box a mettere le gomme da pioggia.

Ma ormai tutto era perduto. E poi ci sono state le altre due fermate, ad aggiungere tempo perduto. L'avventatezza di Watson ha fatto da contraltare alla dimostrata intelligenza di Lauda, che anche stavolta è stato poco brillante ma attentissimo a raggiungere lo scopo. Lauda era stato superato anche da Reutemann, nella fase iniziale, ma ha potuto riaggantare il compagno di squadra quando questi si è trovato a disagio col motore che perdeva colpi.

C'è chi dice che fosse una candela difettosa, chi afferma che si è rotto uno scarico, altri che parlano di acqua sui terminali della accensione. Quel che è certo è che Reutemann, anche se non poteva fare meglio per via della macchina «ballerina», ha fatto la sua corsa al meglio, avendo poi la volontà di finire la corsa impegnandosi al massimo.

Anche Scheckter è stato intelligente, stavolta, non cercando le imprese impossibili, i punti che guadagna sono meritatissimi, e lo si deve complimentare per aver saputo dosare se stesso in modo razionale.

Chi merita, a nostro parere, di avere il riconoscimento per aver fatto una gara splendida è Clay Regazzoni. La sua macchina ha avuto parecchi guai in prova, come quelli che hanno addirittura impedito a Tambay di qualificarsi. Poi però Regazzoni è riuscito a metterla a punto in maniera decente, ed in gara ha potuto sfruttarla come forse nessuno avrebbe potuto farlo. Le condizioni della pista, poi, gli hanno dato la possibilità di dimostrare di avere ancora tutta la sua grinta, quella che gli aveva permesso la grande impresa del Nurburgring di

qualche anno fa. Regazzoni è stato davvero molto bravo, ed il suo posto è tutto merito suo.

Poteva essere la grande giornata di Brambilla, per le condizioni specialissime della giornata. Brambilla era partito abbastanza bene e stava recuperando posizioni quando è incappato in una uscita di traiettoria che lo ha costretto dapprima a fermarsi al box e poi a continuare la corsa con la macchina priva del musetto. Aveva quasi raggiunto Lauda, dopo aver superato Laffite, quando Lauda ha sbandato. Non un vero testa-coda, protesta Lauda, ma forse una sbandata... Brambilla dice di sì, e per evitare la Ferrari è andato a urtare col musetto le reti esterne. Cosicché per lui la corsa è finita, mentre poteva essere una grande occasione.

In fondo, tenuto conto delle condizioni, è da essere sorpresi che fuori pista siano andati così in pochi... Quel che è piacevole è il constatare come in queste condizioni certi piloti che sono spesso sottovalutati e comunque mal giudicati, abbiano potuto dimostrare di avere qualità di rilievo.

Per esempio Rupert Keegan, che è stato bravissimo, in questa occasione, senza una sbavatura, al volante di quella macchina ormai superata che è la Hesketh. E con lui Ashley, altrettanto bravo. Ha corso bene anche Jarier, pur se con tutte le remore date dal fatto che la sua era prestazione occasionale e su una macchina sconosciuta.

Ed avrebbe potuto correre bene come stava facendo, ed avere un risultato positivo, anche Nilsson, che invece è finito nelle reti in fondo al rettilineo più lungo, per un tamponamento subito da parte di Peterson.

Dicendo che anche Lunger e Binder sono stati in pista in modo molto onorevole, vedete come in questa corsa ci siano stati molti

REGAZZONI mortifica REUTEMANN

WATKINS GLEN - Le ragazze di Guccione (Penthouse) indicano con i cartelli le posizioni dei piloti. I primi ombrelli variopinti si aprono per coprire i piloti nell'abitacolo. Dal cielo pioviggina e tutti guardano in su sperando in una schiarita.

Poi, alle 14,37, il via. Una bolgia. L'acqua sbruffa dappertutto e quelli delle retrovie non vedono nulla.

Hans Stuck, però, schizza via furiosamente con una ventina di metri su James Hunt, seguito a ruota da Mario Andretti, Jody Scheckter, Reutemann, Lauda, Lafite.

Passano appena 15 giri e Stuck esce fuori alla curva 9. Hunt assume così il comando tallonato da Andretti a 2" con a ruota Scheckter che cerca disperatamente di staccare Lauda che a sua volta ha rimontato il compagno di squadra Reutemann che precede Regazzoni.

Al 20. giro le posizioni sono le seguenti: Hunt, Andretti, Scheckter, Lauda, Reutemann, Regazzoni, Peterson. Scheckter ha nove secondi su Lauda, mentre Hunt porta a undici secondi il suo divario da Andretti, forzando al massimo.

Regazzoni riduce a pochi metri il di-

stacco da Reutemann e dopo il rettilineo d'arrivo lo passa permettendosi alla successiva tornata di aumentare il distacco. Si marcia a questo punto alla media di 159,553 kmh.

Dopo un'ora e dieci minuti di corsa (33. giro) la situazione si snoda così: Hunt, Andretti a 17", Scheckter a 27", Lauda a 45", Regazzoni a 50" a 12" dal ticinese, Reutemann, Depailler.

Ad un tratto si intravede un po' di luce, ma è una illusione breve. Pioviggina e le macchine lanciano pennacchi fumacciosi. Intanto Watson detiene sino a questo momento il giro più veloce in 1'57"901 mentre Hunt marcia alla media di 160,626 kmh, dando prova della sua volontà di voler vincere per la seconda volta sul circuito del Glen.

Al 37. giro Peterson rientra al box per cambiare le ruote anteriori. Due giri dopo lo segue Watson anche lui per il cambio dei pneumatici. E dopo 4 giri, altro cambio delle ruote anteriori dell'Alfa Brabham. Andretti resta sempre sulla scia di Hunt col medesimo distacco e insieme danno l'impressione del gioco tra la lepre ed il cane, mentre Scheckter rosicchia un secondo sul leader. Brambilla, che è rimasto senza musetto, dopo aver sbattuto per evitare Lauda in testacoda, è a 5 giri da Hunt e in ultima posizione.

Quarantasette dei 59 giri sono stati corsi e, mentre Andretti riesce a ridurre di un secondo e mezzo il distacco dall'inglese, Scheckter porta a 27" la differenza su Lauda.

Regazzoni che ha compiuto una corsa sino al 49. giro piuttosto ardua perde olio ed Hunt che ha perso ancora un secondo nei riguardi di Andretti doppia Reutemann sul rettilineo centrale. Durante il 52. giro Andretti compie il giro più veloce alla media di 167,770 kmh mentre Hunt perde, stando alle informazioni dei commissari di gara, carburante. Il britannico si rifà, comunque, molto in fretta e si aggiudica il giro più veloce, annullando quello precedente di Andretti, in 1'57"14 alla media di 168,951 kmh.

Quando manca un giro Hunt rallenta molto, ed Andretti si porta sotto la scia del leader, ma l'inglese regge ed arriva con 3" di vantaggio mentre la folla, letteralmente impazzita, grida la sua ammirazione per « piedone » che ha condotto una gara veramente coraggiosa.

Lino Manocchia



James Hunt spruzza di champagne Niki Lauda che gli succede matematicamente nell'albo d'oro dei campioni

piloti meritevoli di considerazione.

L'unico che non ha potuto far sfoggio delle sue qualità personali è stato Fittipaldi, che era partito con la macchina avente assetti da pista asciutta, nella convinzione che il tempo cambiasse e che dovendosi fermare a mettere le gomme liscie avrebbe avuto poi assetti ottimali. Il tempo non è cambiato e lui ne è stato mortificato.

La Renault ha fatto la sua corsa come ha potuto. Il motore non rendeva come poteva, per via dello scarico rotto e poi accorciato durante le prove. Un corto circuito all'alternatore ha fermato Jabouille a metà corsa.

Adesso che il campionato è finito, abbiamo ancora davanti Canada e Giappone. In Canada esordirà Villeneuve, che era al Glen, al box della Ferrari, riconosciuto da pochi, appena arrivato dall'Italia. Ci ha detto di essere molto contento delle poche prove fatte e di quel che lo attende. Meno contento pare essere Lauda, che forse farà le bizze per la terza macchina in pista. Si dice che Lauda non voglia andare in Giappone, e potrebbe darsi che anche alla Ferrari siano d'accordo.

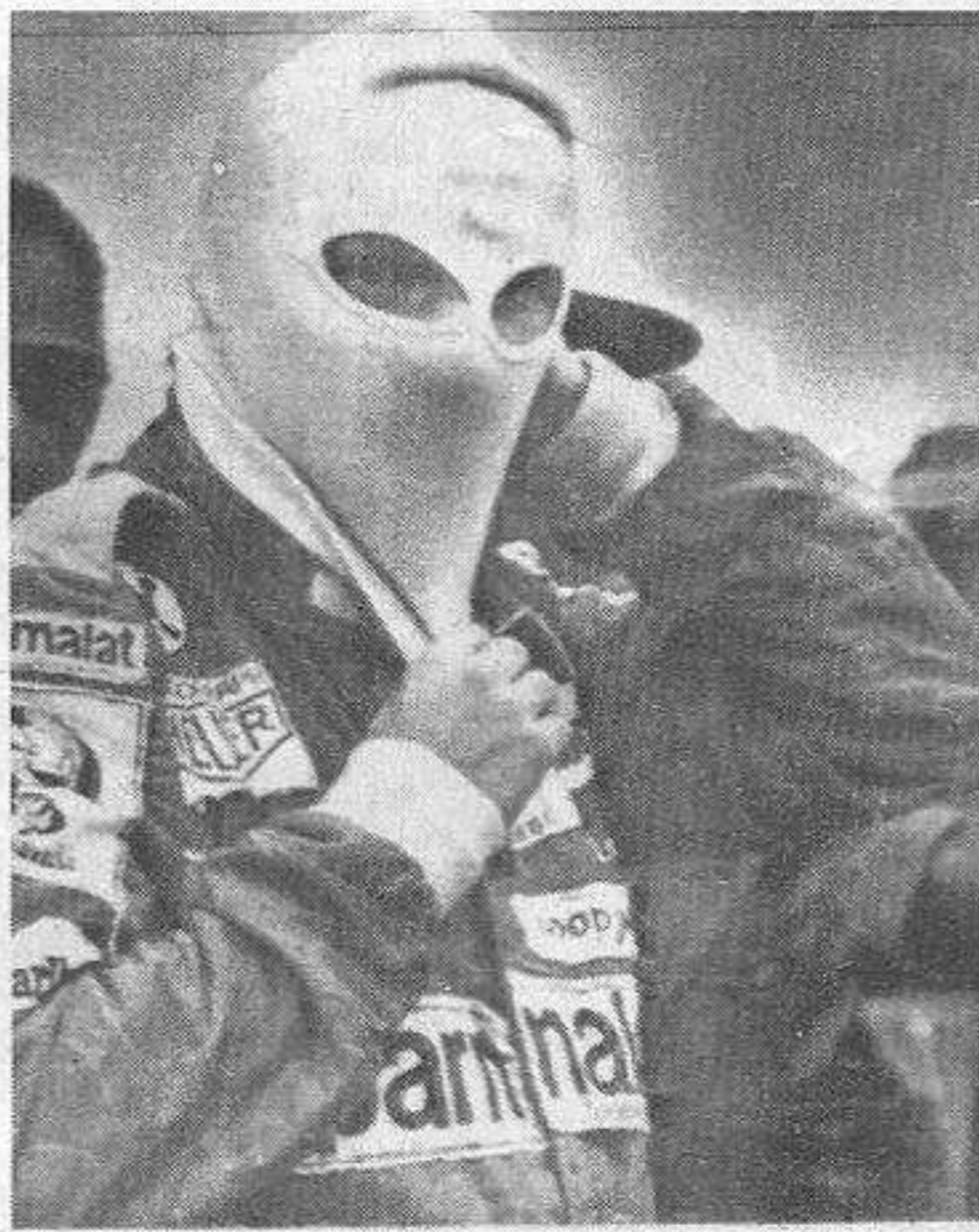
Queste comunque sono ormai cose del passato... Adesso aspettiamo il futuro.

f. l.

● Come ogni anno, la casa petrolifera americana « Union 76 » ha indetto una specie di concorso pronostici relativo al Gran Premio Stati Uniti. Interpellati 43 giornalisti americani che seguono le corse, chiedendo loro chi vincerà la gara, ha ottenuto le seguenti risposte:

20 voti per Andretti, 6 voti per Hunt e per Scheckter, 4 voti per Lauda, 3 per Fittipaldi, 2 per Watson, 1 per Regazzoni e Nilsson.

A parte la ingenuità di qualcuno (come si fa a pronosticare Fittipaldi nelle condizioni attuali?), è sintomatico come Andretti sia diventato popolarissimo anche nelle previsioni per la formula 1, dopo la brillante stagione 1977.



Trincerato dietro l'anonimo passamontagna, Lauda si prepara al via della gara americana che lo laureerà campione del mondo

La faccia di bronzo...

● Il primo incontro tra Lauda e Noretto, a Watkins Glen, era molto atteso, dopo le dichiarazioni di Lauda a proposito delle capacità e della intelligenza del responsabile della squadra. Noretto era pronto ad una discussione piuttosto secca, per rinfacciare a Lauda certe affermazioni perlomeno inesatte, ma è stato letteralmente « smontato » quando ha visto Lauda venirgli incontro a mano tesa, sorridente, dicendo: « Come va, tutto bene? ». Una bella faccia di bronzo, non c'è che dire!

● La signora Noretto è superstiziosa all'infinito. Odia il numero 17 e mentre si avviava col marito alla volta del Glen da New York, l'auto imboccava la « route 17 » che porta a Watkins Glen. Letto che la

Può rimanere a piedi l'austriaco in Canada

WATKINS GLEN - La coesistenza tra Lauda e la squadra della Ferrari, in questi giorni, ha toni perlomeno curiosi. Lauda avrebbe fatto sapere in giro che non gradisce la eventuale terza macchina per il Gran Premio del Canada, e che per questo si appiglierebbe al contratto che ha con la Ferrari, che stabilisce due sole macchine per gara.

Alla Ferrari tuttavia non hanno avuto, dicono, nessun rilievo del genere da parte del pilota, che da musone com'era è adesso diventato loquacissimo coi giornalisti, e non solo con quelli austriaci. Quel che pare che Lauda dimentichi è che adesso lui non è più il reuccio che comanda a bacchetta, ma in sostanza un « sopportato » fino alla fine della stagione. E che Ferrari non si lascerebbe certo intimidire da ricorsi a contratti.

Una risposta che noi prevediamo sarebbe possibile, da parte di Ferrari, nel caso che davvero Lauda volesse chiedere solo due macchine per i Grandi Premi futuri, è che... le macchine saranno davvero due, una per Reutemann e una per Villeneuve!

strada era il numero 17, pregava il marito di cambiar strada. Il buon ingegnere doveva compiere un giro di « circunavigazione » impiegando due ore in più per giungere nella già distante città del gran premio automobilistico.

● Per Bruno Giacomelli si presentano molte possibilità di F. 1 per il 1978. Si dice infatti che egli sia attualmente « circuito » sia dalla Ensign, attraverso l'interessamento della Marlboro, sia della ATS, nella quale Mass lo gradirebbe molto. Alla ATS interessa anche Binder, mentre escludono che possa andare Stuck.

● Come considerare il circuito del GLEN? Questa è stata la domanda che AUTO-SPRINT ha rivolto a vari piloti. Vale riportare quella di Vittorio Brambilla, che sintetizza le altre: « E' un circuito veloce, fortunatamente contenuto dalle salite e discese, ma meraviglioso. C'è la guida della macchina, ed il percorso non consente errori. Spettacolare, insomma ».

Torna PATRESE a MOSPORT

● JEAN PIERRE JARIER è stato contattato all'ultimo momento dalla Shadow per guidare la macchina rimasta libera perchè Patrese era impegnato all'Estoril. E' saltato sul primo aereo disponibile, a Parigi, ed è arrivato a New York in ritardo perchè gli scioperi dei radiofari inglesi hanno perturbato i voli europei. A New York ha poi dovuto attendere cinque ore prima di poter partire per Watkins Glen, e con lui anche Dennis Croback della Goodyear giunto da Londra, perchè la piccola compagnia sulla quale aveva effettuato la prenotazione del volo disponeva soltanto di un apparecchio a dodici posti, ed aveva accettato ventotto prenotazioni.

Jarier non sarà in Canada, dove ritorna Patrese. Spera tuttavia di avere una macchina per il Giappone.

RECORD E USCITA DI STRADA McLAREN

Anche in prova tutto... HUNT

• Tra le manifestazioni collaterali al Gran Premio vi sono state le solite esibizioni folcloristiche, la elezione di « miss Penthouse », la discesa dei paracadutisti della Marina... e il solito rogo di vecchie macchine che ormai è diventato tradizionale da parte di un gruppo di giovanotti abbastanza matti. Stavolta le macchine bruciate sono state tre.

WATKINS GLEN - La Watkins Glen stupenda d'estate, ci ha accolto con un sorriso luminoso ben presto svanito dietro nubi gravi di pioggia. E la tanto annunciata pioggia è caduta, al termine della seconda sessione, consacrando così i tempi ottenuti nella prima e che, ascoltando i bollettini meteorologici, avrebbero dovuto restare tali.

Ma procediamo in ordine. Venerdì mattina, è Niki Lauda ad inaugurare il circuito con una « pizzicata » al guard-rail col musetto che i meccanici cambiano prontamente onde consentire al « futuro » campione del mondo di proseguire nel lavoro. I primi tempi sono ovviamente di assaggio: Lauda 1'45"6, Watson 1'44"8, Reutemann 1'46"2, Andretti 1'43"2, Hunt 1'45"1 e dopo cinque giri l'inglese abbassa il tempo a 1'42"7.

Il giovane Patrick Tambay ha guai coi freni e quindi col motore. Compie qualche giro e resta fermo per tutta la sessione mattutina. I giri diventano più veloci, e Lauda scende a 1'43"6, mentre Hunt fa registrare un « frizzante » 1'41"55 con Hans Stuck in coda (1'42"03); Andretti è terzo (1'42"5) Reutemann a 1'42"8 mentre Lauda si ferma sull'1'43"405.

Come spiega questo divario, il campione della Ferrari? « La macchina va piano, ma io non posso farci nulla. Va troppo piano ».

L'ing. Noretto replica: « Non riusciamo a trovare i rapporti giusti né le gomme, alcune delle quali dechappano ».

L'inglese Hunt non ha difficoltà, Mario Andretti neanche e Brambilla, che ha girato in 1'43"19, si dice soddisfatto.

A mezzogiorno sosta, pranzo, con i meccanici febbrilmente attivi. La ripresa delle prove sembra cadere in migliori condizioni climatiche. Fa meno freddo, il sole fa anche capolino tra le nubi e i 26 iscritti si lanciano sul circuito misto veloce. E' James Hunt che subito impone la sua potenza e classe: 1'40"863. Due secondi al di sotto del record detenuto da Lauda dal 1975.

Hans Stuck su Alfa Brabham lo insegue caparbiamente, ma il suo tempo è di 1'41"138, seguito da Watson (1'41"193) Mario Andretti (1'41"481) e Ronnie Peterson (1'41"908).

Durante questa sessione non si registrano incidenti di grande rilievo, eccezione fatta per Hunt che, a pochi giri dalla chiusura delle prove, compie un testa-coda urta il guard-rail e sfascia malamente il retrotreno della sua McLaren.

Anche Lauda è fermo con una guarnizione della testa saltata e deve essere rimorchiato al box. « Per le nostre vetture le salite e discese del Glen — dice l'ing. Noretto — sono un tantino negative, comunque domani sono sicuro che i nostri piloti otterranno tempi migliori ».

Intanto l'Alfa Brabham riceve ordine telefonico dell'ing. Chiti di cambiare i motori, nonostante Ecclestone abbia detto: « Cambiate i motori quando vi serve », il che, si commenta nel clan alfista, potrebbe significare anche dopo 5 mila miglia...

Durante la notte ha piovuto leggermente, poi il cielo è divenuto uniforme e alle 11 ha consentito ai più pronti di compiere qualche giro di poco significato, poiché l'uggiosa acquerella ha posto fine alle prove peraltro non valide per lo schieramento.

E si giunge alle 13,30 (ora locale) stabilita per le ultime prove di qualificazione. Dal cielo continua a venire giù tant'acqua che la pista è quasi allagata. Comunque esce per primo Alan Jones che dopo tre giri fa segnare 2'07"127 alla media di 153,868 kmh, la media più alta di tutte le prove effettuate in circa mezz'ora da 16 partecipanti, seguito da Hans Stuck in 2'07"750.

Gli altri girano lentamente più per « ambientarsi » alle circostanze che per migliorare i tempi ottenuti venerdì. In condizioni simili è pressoché impossibile guidare, immaginate poi se si potranno abbassare tempi primato. Anche Reutemann esce, insieme a Scheckter e Mario Andretti, il quale segna il terzo tempo migliore insieme a Mass e Peterson, questi ultimi due con qualche centesimo di secondo in più.

Niki Lauda non è uscito affatto. E' stato al box osservando il tempo, storcendo la bocca e facendo segni con le mani, come a criticare gli avversari in pista. Certo che il caso Lauda ha lasciato segni profondi nel clan di Maranello.

Diceva un collega della « Itaca Gazette »: « Oggi nel box Ferrari piove più di quanto piove sul Glen. Sembra di essere in una squadra proletaria e totalitaria ».

I. m.



Sotto la pioggia che ancora cade, ecco l'avvio del GP USA, a Watkins Glen. Hunt scatta dalla pole position, ma verrà presto superato da Stuck che condurrà finché romperà il pedale della frizione

LA CORSA DEL CAMPIONATO SUPER-V

Si piazza 17° il pilota nero

WATKINS GLEN - La nona tappa del campionato SCCA è andata a Tom Bagley, il miglior pilota della Formula V, con la migliore macchina della categoria, il più veloce del gruppo di 41 partenti che hanno girato ad una media di riguardo, considerando le circostanze avverse. C'era da attenderselo, Bagley è scattato dalla pole position inseguito tenacemente da Gordon Smiley, Bob Lazier e Chris Gleason i quali termineranno nella identica posizione.

La prova era molto attesa agli effetti di classifica, poiché a Mosport domenica prossima si concluderà il campionato e Bagley aspira fortemente al titolo che insegue da qualche anno.

Bisogna segnalare, finalmente, il piazzamento in 17. posizione del driver negro Thomas Thompson della « Black American Racing » il quale è stato capace di affermarsi meglio del famoso Lou Gigliotti che si è arreso purtroppo dopo nove giri per noie alle sospensioni. Gigliotti era tra i favoriti della vigilia.

Interessante è stato il 7. giro allorché Howard Kelly, nel tentativo di risalire alcune piazze dopo un testa-coda, forza girando alla media di 136,057 kmh ed il tentativo gli fruttava tre posizioni. In fase di qualificazione Tom Bagley con la sua Kent Zink otteneva il giro che lo poneva in pole position, alla media di 163,828 kmh venerdì pomeriggio quando la pista offriva maggiori possibilità.

« BOSCH VW GOLD CUP », Watkins Glen, gara organizzata dalla SCCA.

LA CLASSIFICA

1. Tom Bagley (Kent Zink 11) che gira alla media di 130,280 kmh;
2. Smiley (Village);
3. Lazier (Lola T-324);
4. Gleason (Modus M 2);
5. Kelly (Lola T-322);
6. Maguire (Maguire 77);
7. Johnson (Lola T-324);
8. Alsup (JM-2);
9. Phillips (Zink Z-14);
10. Pomeroy (Lola T-252).



Chapman ha pronto il sostituto; ecco Jeff Andretti che sta prendendo le misure all'abitacolo della Lotus

• Il programma della Renault per il 1978 sarà annunciato tra qualche settimana. Come noi abbiamo anticipato già in agosto la Renault correrà in formula 1 con una sola macchina, almeno fino a luglio, essendo impegnatissima a preparare la partecipazione alla 24 Ore di Le Mans, corsa alla quale tiene in modo speciale. Pilota della Renault sarà sempre Jean Pierre Jabouille.

● **BERNIE ECCLESTONE** era molto preoccupato a distribuire come un buon papà contrassegni della FOCA alle graziose biondine, mentre l'organizzazione della pista ha rifiutato «press pass» a gente del mestiere perché troppe erano le richieste. Quest'anno si è avuta un'affluenza doppia della scorsa stagione. Oltre 500 tra fotografi e giornalisti hanno affollato la sala stampa rendendola simile ad una bolgia infernale.

● **OSCAR KOVELESKI**, l'ex-driver Can-Am ed ora grosso industriale di piste e macchine «sot», alla vigilia ad un grosso consesso di giornalisti ha detto candidamente che «Autosprint è il miglior "periodico" del mondo. Completo, ricco di foto», che lui acquista ogni settimana in 2 copie. «Purtroppo, dice, i miei impiegati però me li fregano sempre. Ritagliano le foto e vanno dal barbiere italoamericano per farsi tradurre alcune cronache. Quel Joe (il barbiere - n.d.r.) sta facendo affari d'oro grazie ad Autosprint».

La LIGIER mantiene lo sponsor per il '78

WATKINS GLEN - Pochissime cose nuove ovviamente, dato il finale di stagione e la voglia di tutti di tenere riservata qualunque novità capace di influenzare la stagione 1978.

Quel che si è visto è davvero pochino, e da considerare come adattamento alla pista più che come innovazione.

La LIGIER ha portato le due macchine a passo lungo, e non quella a passo corto. Alla Ligier comunque stanno lavorando a preparare il 1978. Adesso che si è schiarito il cielo del futuro, visto che il programma resta invariato e non è più minacciato. La Gitanes infatti ha deciso di continuare a sostenere la squadra. Per il 1978 la Ligier avrà inizialmente una nuova carrozzeria per le prime quattro corse ed un telaio nuovo per le seguenti.

La McLAREN ha sostituito le canalizzazioni esterne, quelle che corrono fuori dall'abitacolo, con altre in metallo, invece che in tubi plastici.

Unica cosa nuova è stata lo spostamento della barra di torsione posteriore sulle BRABHAM, un abbassamento della posizione che ha portato a ridurre la lunghezza delle biellette di collegamento con le sospensioni. Sulle Brabham vi è anche lo spostamento del radiatore dell'olio del cambio, adesso posto sopra la scatola in posizione leggermente più avanzata che prima.

Invariato tutto il resto, con tuttavia molte cose alla Goodyear che ha portato qui parecchie gomme differenti, costringendo i meccanici delle varie squadre a molto lavoro perché dovevano adattare i cerchi alle gomme.

In particolare erano disponibili due nuove mescole per le gomme da pioggia, che le circostanze hanno permesso di provare a fondo, e per le gomme da secco due nuovi tipi che hanno riassunto le caratteristiche delle gomme precedenti, con qualche miglioramento in costruzione ed in mescola.

● **LA NUOVA LOTUS**, di cui si dice che sarà ancora di concezione molto avveniristica, è in avanzata fase di costruzione. E' probabile che inizierà le prove in dicembre al Paul Ricard e che esordirà in occasione del Gran Premio di Spagna.

● Al Glen c'era anche Frank Del Roy, il direttore tecnico della USAC (tipo Indy) il quale è stato chiamato da Ecclestone affinché di volta in volta controllasse i motori e la benzina dei concorrenti. «Sto provando più gusto con queste macchinette, mi diceva Del Roy, che con i grossi boliti di Indy».

Con la F. ATLANTIC nel Messico si torna a correre

● Il messicano Johnny Gerber, che ricordiamo campione di F. Ford in Europa, è stato visto in giro per il Nord America recentemente, ed ha preso contatto con parecchia gente per sapere chi sarebbe disposto ad andare in Messico a disputare uno o più gare della Formula Atlantic.

Si dice in giro che avrebbe preso contatto anche con piloti della formula 1, per arricchire la partecipazione con nomi di rilievo, e che tra questi vi siano Hunt e Brambilla. Le intenzioni di Gerber sono abbastanza chiare: rimettere il circuito di Mexico City nel «giro» delle grandi prove, per arrivare a riportare il Messico tra le nazioni del campionato mondiale.

Le gare sarebbero finanziate da «Novedades», una pubblicazione a grande tiratura che appartiene alla famiglia O'Farrill, la quale possiede anche altri giornali e stazioni radio e televisive. Quel che è certo è che la «vecchia guardia» della organizzazione automobilistica messicana, responsabile di parecchie cattive organizzazioni, è stata eliminata e che attualmente gente giovane e dinamica sta lavorando per rimettere il Messico su un piano elevato.

Una gara della Formula Atlantica dovrebbe aver luogo già a novembre, se tutto va bene.

● Nei giorni scorsi **BOB EVANS** ha provato a Snetterton la Lotus 78, che ha giudicato la «più fantastica macchina che io abbia mai avuto in mano». Evans è sulla lista di Chapman se non dovesse definire (per soldi) con Peterson.

● Emerson Fittipaldi avrà finalmente il motore Cosworth preparato dalla Novamotor per il Gran Premio del Canada. Fittipaldi ha confermato che almeno per un anno ancora sarà con la Copersucar, che ha rinnovato il contratto e gli impegni. Se la macchina, che è già un poco migliorata, diventerà competitiva, Fittipaldi avrà anche un compagno, come era nei programmi iniziali.

MOSLEY ROMPE CON HERD

L'ATS ha comprato la MARCH

WATKINS GLEN - Le moltissime voci circa la March e la sua attività in formula 1 hanno trovato fine con le dichiarazioni che sono state fatte dai diretti interessati (confermando le anticipazioni di AUTOSPRINT).

Sia da parte tedesca sia da parte inglese abbiamo avuto infatti conferma dei veri termini della questione, per cui adesso si può ribadire che la March sparisce dal gruppo delle squadre della formula 1 e che il suo posto viene preso a tutti gli effetti dalla tedesca ATS, che già esisteva ma che non poteva far parte della FOCA in quanto non ancora qualificabile.

La operazione compiuta è semplice: la ATS ha comprato tutta la March formula 1, compresa la officina di Reading, ed il personale della March che si occupava della formula 1 passa alle dipendenze della ATS. Il tecnico Robin Herd diventa consulente della ATS per lo sviluppo e la messa a punto delle macchine.

La March Cars Ltd. con base a Bicester continuerà ad operare costruendo macchine delle altre formule ed anche facendo correre una sua squadra ufficiale. Il signor Max Mosley, proprietario della March, continuerà a mantenere i suoi interessi nell'azienda, ma non si occuperà più — o almeno soltanto occasionalmente — delle attività della azienda. (Ecco spiegato il tentativo di Ecclestone di spingerlo a posti nella CSI).

In sostanza, quindi, è avvenuto che la ATS, avendo necessità di trovare tecnici capaci di sviluppare le macchine (problema che era stato più volte denunciato dai suoi piloti) ed avendo anche la opportunità di entrare nella FOCA, con tutti i vantaggi economici relativi, ha effettuato questo investimento che dovrebbe essere estremamente positivo per essa.

Robin Herd curerà la messa a punto delle macchine, col personale March, e seguirà anche la progettazione, dedicandosi al completamento della nuova macchina che la ATS aveva in costruzione. Lo statuto della FOCA permette di «passare» la affiliata ad un altro nome se il personale e la sede della fabbrica restano invariati. Con la assunzione del personale, la ATS si trova nelle condizioni previste dallo statuto FOCA (anche perché ha preso punti-iride a differenza della March) e quindi dal 1978 sarà membro attivo della associazione.

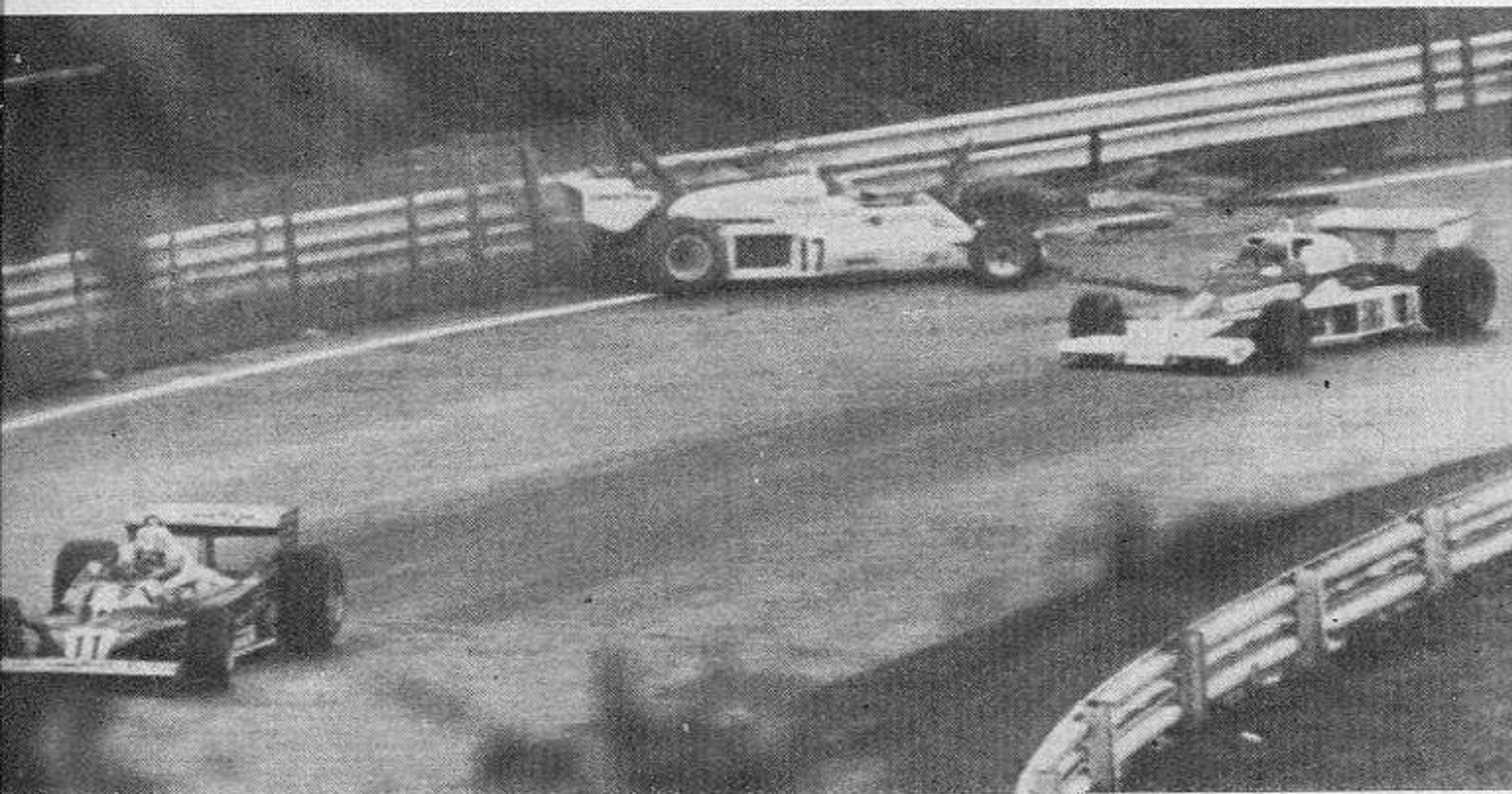
Per contro la March, continuando ad esistere come fabbrica indipendente, non fabbricherà più macchine di formula 1 e non avrà più una sua squadra.

La ATS afferma inoltre che ha già ingaggiato il pilota Jochen Mass e che sta portando avanti trattative con un altro, che potrebbe essere il nostro Giacomelli o l'austriaco Binder.

Con questi annunci cadono anche le voci a proposito di un ritorno di Brambilla alla March, voci che hanno provocato complicazioni al pilota monzese, perché hanno messo in difficoltà sia lui con trattative che aveva in corso, sia la Surtees che stava completando gli accordi con gli sponsors (leggi anche Beta).

f. i.

● Per la nuova Ferrari 312 T3 che in questi giorni sta effettuando le prove di aerodinamica a Torino, è previsto un motore apparentemente simile all'attuale ma di architettura interna molto diversa. Inoltre risultano spostati i radiatori dietro, con una modifica alla carrozzeria per convogliare l'aria.



Ala Jones è stato il primo a ritirarsi. Ecco la sua Shadow finita nelle reti dopo una lunga sbandata, evitata di misura da Lauda e da Lunger

AMON ENTUSIASTA DI GILLES VILLENEUVE

«Sulla FERRARI volerà»

WATKINS GLEN - «Ecco, sono naturalmente completamente felice», ha detto Gilles Villeneuve, parlando del suo trasferimento alla Ferrari. Il giovane franco-canadese era presente a Watkins Glen come spettatore, e ha naturalmente passato la maggior parte del tempo nei box della Ferrari.

«Sì, mi sarebbe piaciuto aver potuto correre qui, ma, sa, ho tanto tempo», ha detto con un largo sorriso. «Piloterò una Ferrari domenica a Mosport Park in occasione del mio GP di casa, e loro hanno anche iscritto una macchina per me al GP del Giappone».

Queste ultime settimane sono state elettriche per Gilles. Sapendo che si parlava anche di Andretti e Scheckter come possibili piloti Ferrari, Villeneuve era ben consapevole del fatto che lui non era il favorito. «Questo è vero, naturalmente, ma non c'è niente di male a stare dietro a questi due, non è vero?».

Il contratto di Villeneuve con la Ferrari è per un solo anno. Ci sono state molte voci recentemente che la McLaren Racing fosse disposta a lasciarlo libero dal suo contratto con loro, ma solo per l'anno venturo. «No, questo non è vero. Di fatto la McLaren mi ha lasciato del tutto libero. Sono stati molto gentili. Hanno firmato con Tambay da molto tempo, in agosto, e me l'hanno detto immediatamente».

Aveva parlato anche con altri teams? «Ecco, ho parlato brevemente con la Tyrrell, e esisteva anche la possibilità che la Wolf avrebbe impegnato una seconda macchina per me. Ho corso con la Wolf CanAm di Chris Amon, sa, e gli ho chiesto di darmi dei consigli. Mi ha detto che se avessi anche solo una piccola possibilità di andare alla Ferrari, la dovevo cogliere. Mario Andretti ha infine deciso di rimanere alla Lotus diversi giorni dopo il GP d'Italia, e ha informato la Ferrari della sua decisione. Poi mi hanno chiamato e mi hanno offerto il posto nel team e ho firmato il contratto a Maranello martedì scorso».

Durante la permanenza di Amon in Inghilterra egli ha parlato di Villeneuve. «Ha un tremendo talento naturale e un entusiasmo illimitato. In questo momento fa ancora molti test-coda, ma si tratta solo di una questione di trovare i propri limiti. Il suo controllo di macchina è sorprendente, e penso che sia un pilota tremendamente coraggioso. Volerà, al volante di una Ferrari. Egli è fortunato a trasferirsi da loro, ma anche la Ferrari è fortunata di averlo sotto contratto».

Villeneuve ha detto che prevede di cominciare le prove a Fiorano all'inizio di novembre, aggiungendo che la 312T3 sarà pronta per correre tra sei settimane.

Cosa pensava di Eddie Cheever? Il suo futuro alla Ferrari sembra un po' incerto. «Non credo che correrà con la macchina di F. 1, — ha detto Villeneuve — per quanto io sappia, si ha in programma di impegnare solo due macchine, per Reutemann e per me. Penso che Cheever sia stato usato più per le corse di F. 2».

Infine, Villeneuve si sarebbe trasferito ora in Europa, o avrebbe continuato, come Andretti, a vivere oltre Atlantico? «Mi trasferirò in Europa probabilmente a Cannes».

j. h.

LAFFITE si evita la prigionia

● E' accaduto a **JACQUES LAFFITE**. Venerdì pomeriggio, salito su una «sport» veloce, ha creduto di trovarsi sul circuito del Glen ed ha spinto lungo le avenue della graziosa Watkins Glen, quieta e linda coi suoi 3000 abitanti. In un primo tempo qualche agente ha pensato ad uno

sprint ed ha lasciato correre, poi visto la «continuità» ha acceso la sirena, e si è tuffato nell'inseguimento. Il francese ha poggiato il piede a tavoletta e se n'è andato zigzagando lungo le strade minori.

Due ore dopo però due poliziotti si sono presentati con una contravvenzione di cento dollari. Fortunato Laffite: chiunque altro sarebbe finito in carcere e ci sarebbe stato per vari giorni.

● Hans Stuck è in contatto con Don Nichols della Shadow, e le trattative sono abbastanza avanzate. E' probabile che prima del Gran Premio del Giappone sia presa una decisione definitiva.