

DIARIO di un'altra settimana avvelenata

Questa cronaca comincia ad essere messa in pagina dalle ore 17 di mercoledì 5 ottobre. Quando la leggerete, anche nel prosieguo delle pagine, molte cose potranno essere cambiate od aggiornate o contraddette. Lo scoprirete nella lettura man mano che le pagine scorreranno verso il resoconto di domenica 9 ottobre da MOSPORT.

Ma i fatti, il diario, comincia dalle ore successive immediate al GP USA del 2 ottobre, con la sconcertante polemica sul caso Cuoghi, un meccanico fatto diventare chissà chi nella economia di squadra Ferrari.

CONTINUA A PAGINA 19

Villeneuve a Fiorano, con i giornalisti italiani, ha dato prova di affabilità (STEFANINI)

Qui sotto, Lauda con Ghedini, uno dei due che, per seguirlo, hanno lasciato la Ferrari. Dopo il Glen, Lauda è rimasto senza « amici » nel team italiano





GILLES è un JODY del 1974

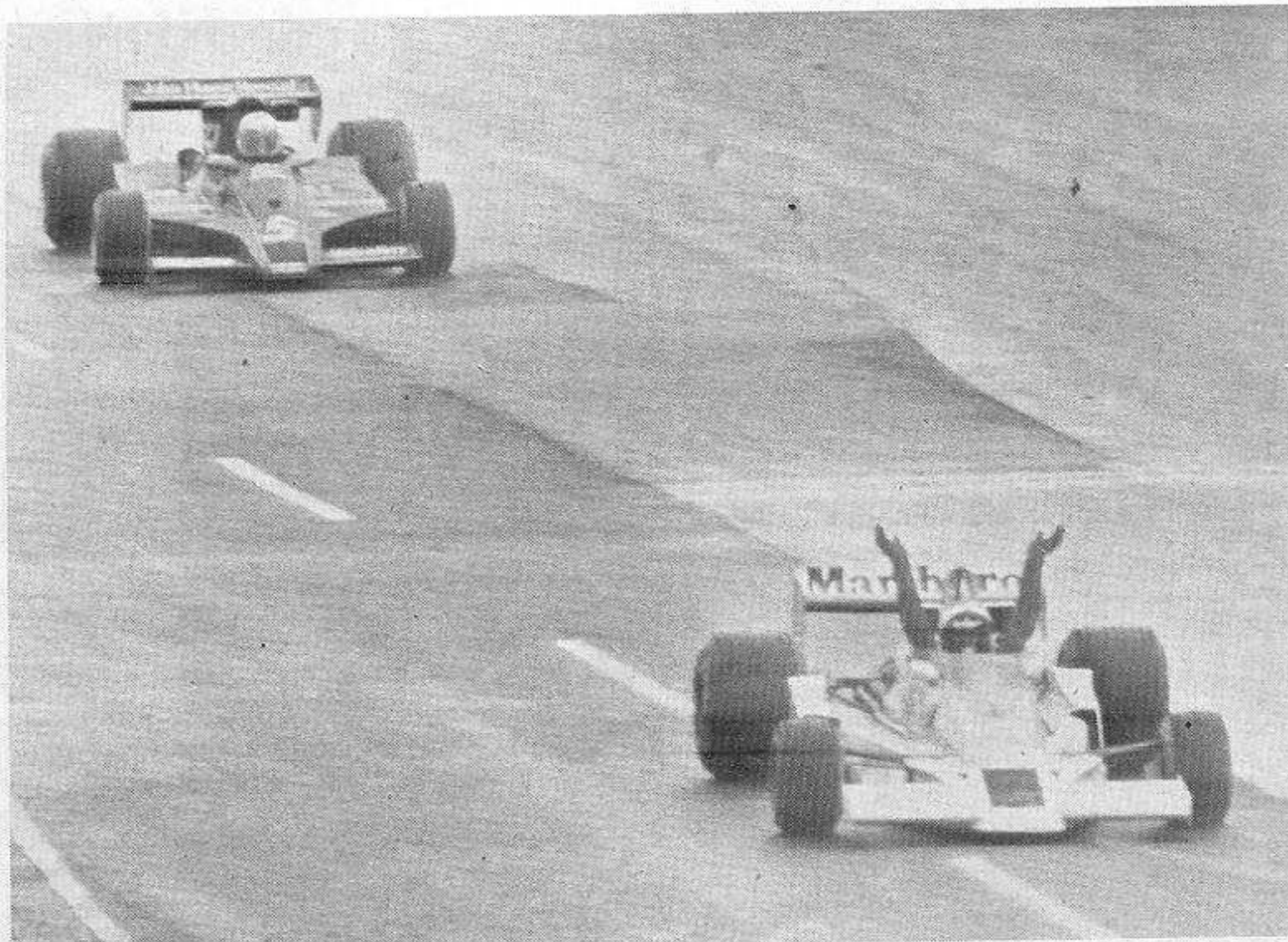
WATKINS GLEN - Dopo il G.P. d'Italia sono rimasto qualche giorno ancora a Villa d'Este per riposarmi prima di partire per Roma, dove la Parmalat aveva organizzato un torneo di tennis tra piloti ed alcuni personaggi del cinema: una piacevole combinazione di affari e piacere. La Parmalat ha colto l'occasione per annunciare pubblicamente il suo accordo con Bernie (Ecclestone) e Niki (Lauda). Niki porta via con sé il suo capo meccanico Ermanno Cuoghi e un tecnico della Ferrari, cosa che ha causato nuova agitazione alla Ferrari, ma che dovrebbe aiutare notevolmente l'Alfa Romeo.

Sono riuscito a prendermi un fine settimana al sole a casa mia in Marbella prima di atterrare a Londra, dove sono rimasto per qualche giorno. Sembra che la saga di «chi corre per chi, appoggiato da chi» si sia assediata ora che Gilles Villeneuve ha firmato con la Ferrari. Questa è stata la principale mossa nella scacchiera dei Gran Premi. Prendere il canadese è stata una ottima scelta e lui è probabilmente ben adatto per affrontare il lavoro di collaudo della nuova vettura e in grado di non sentire la politica interna della Ferrari.

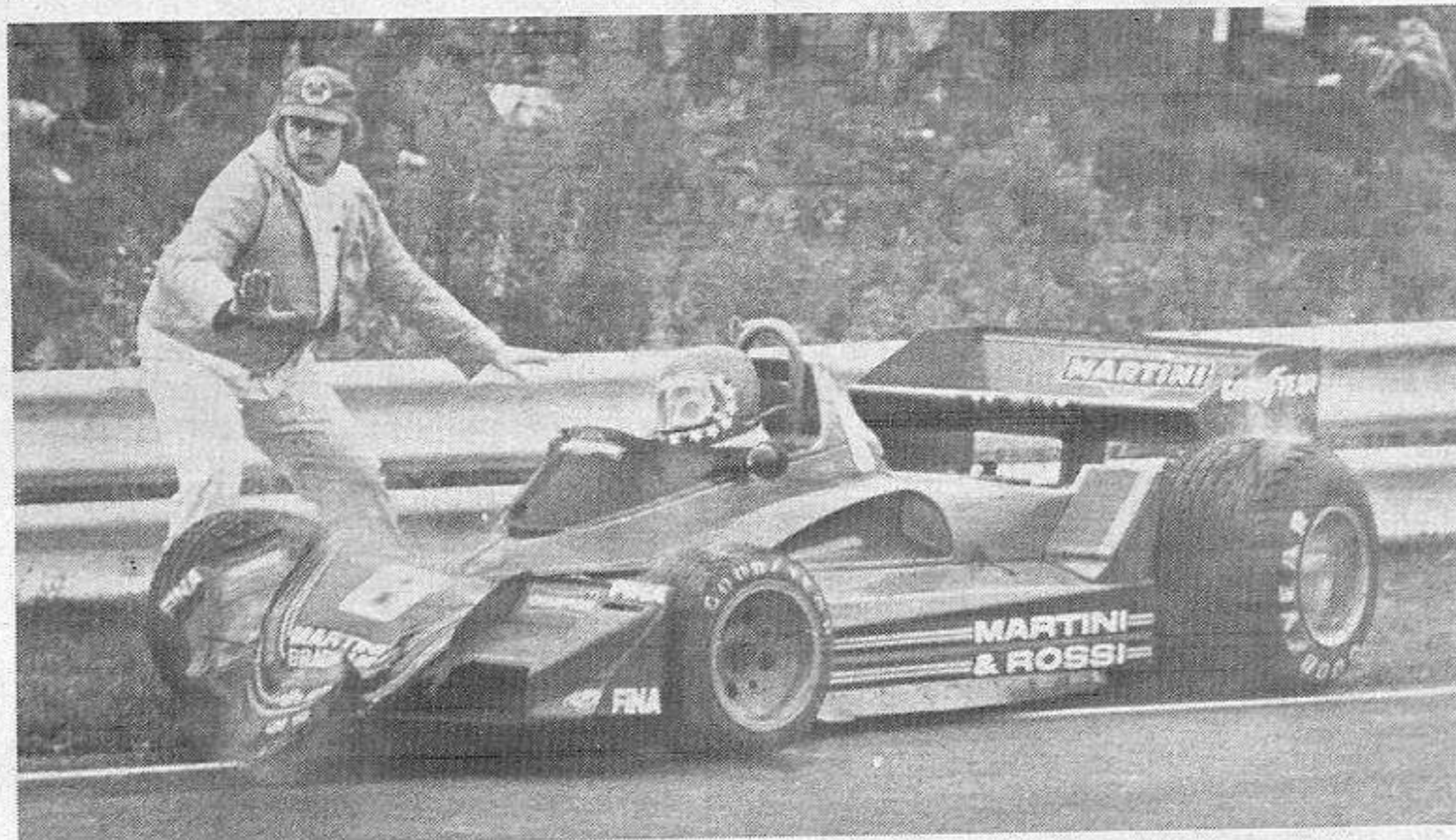
Benché penso che sia molto poco probabile, se Gilles e la Ferrari riusciranno veramente a far funzionare tutto, saranno dei seri aspiranti al titolo mondiale. Il che è preoccupante. Ricordate Jody Scheckter, che sfondò in F.1 con la McLaren? Stava quasi per vincere il campionato nella sua prima stagione completa.

Al Glen circolava una bellissima storia: risulta che, quando Alan Jones era in viaggio per incontrarsi con Ferrari, dopo essere stato accolto all'aeroporto di Milano da un collaudatore che lo riportava indietro con una BB della Casa, si è trovato dietro ad una Mercedes che procedeva ad alta velocità sull'autostrada. La Mercedes si è debitamente spostata sul lato e Alan che guardava dal finestrino laterale, ha visto gli occhi luccicanti di Emerson che lo guardavano fisso. Come ho già detto prima, tutti sono andati giù a Maranello, tolto me.

Sono stato felicissimo che Jochen Mass, «Herman» come viene chiamato affettuosamente dal



James Hunt esulta precedendo di un soffio Andretti sul traguardo del Glen. James ha fatto l'ultimo giro con il ricordo di quello che successe a Brabham, raggiunto all'ultima curva da Rindt al GP di Monaco del 1970. Sotto, Stuck tenta di ripartire, ma ha un radiatore a pezzi. E' uscito di strada quando la frizione in avaria gli ha fatto rimanere in folle il cambio



team McLaren, abbia trovato un posto nel team ATS-March. L'idea di un team tutto tedesco è buona per le corse automobilistiche. E sono convinto che avranno un grande appoggio, e che «Herman» dovrebbe migliorare ancora correndo come pilota numero uno.

Dappertutto nel paddock si parlava della notizia che Ronnie Peterson sarebbe tornato alla Lotus, ma non riesco ad immaginarmi un Mario troppo contento. Regna sempre una forte tensione in qualsiasi team che ha due piloti «numero uno», anche se la Lotus ha avuto più pratica in questo che qualsiasi altro team.

Sono venuto negli Stati Uniti una settimana prima del G.P. per passare un po' di tempo con la mia ragazza Jane Birbeck, che non avevo visto sin dal G.P. di Germania poiché lei vive in America. Sean Connery, un mio vicino di casa in Spagna, ha fatto sì che abbia potuto giocare al Deepdale Country Club. Il percorso era magnifico, il migliore che abbia mai trovato negli Stati Uniti, e neanche affollato, ha soltanto 53 membri.

A Watkins Glen, poi, che è situato nel pittoresco Finger Lakes District nel settentrione dello Stato di New York, le cose sono andate bene per me nella prima giornata. Tuttavia le prove non sono state senza emozioni. Trovandomi già in pole position dopo la prima sessione, stavo girando in 1'40"8 con molte vetture in pista, quando Teddy Mayer mi ha segnalato che

Stuck era più veloce. Avevo la pista libera davanti a me e così ho spinto all'impazzata.

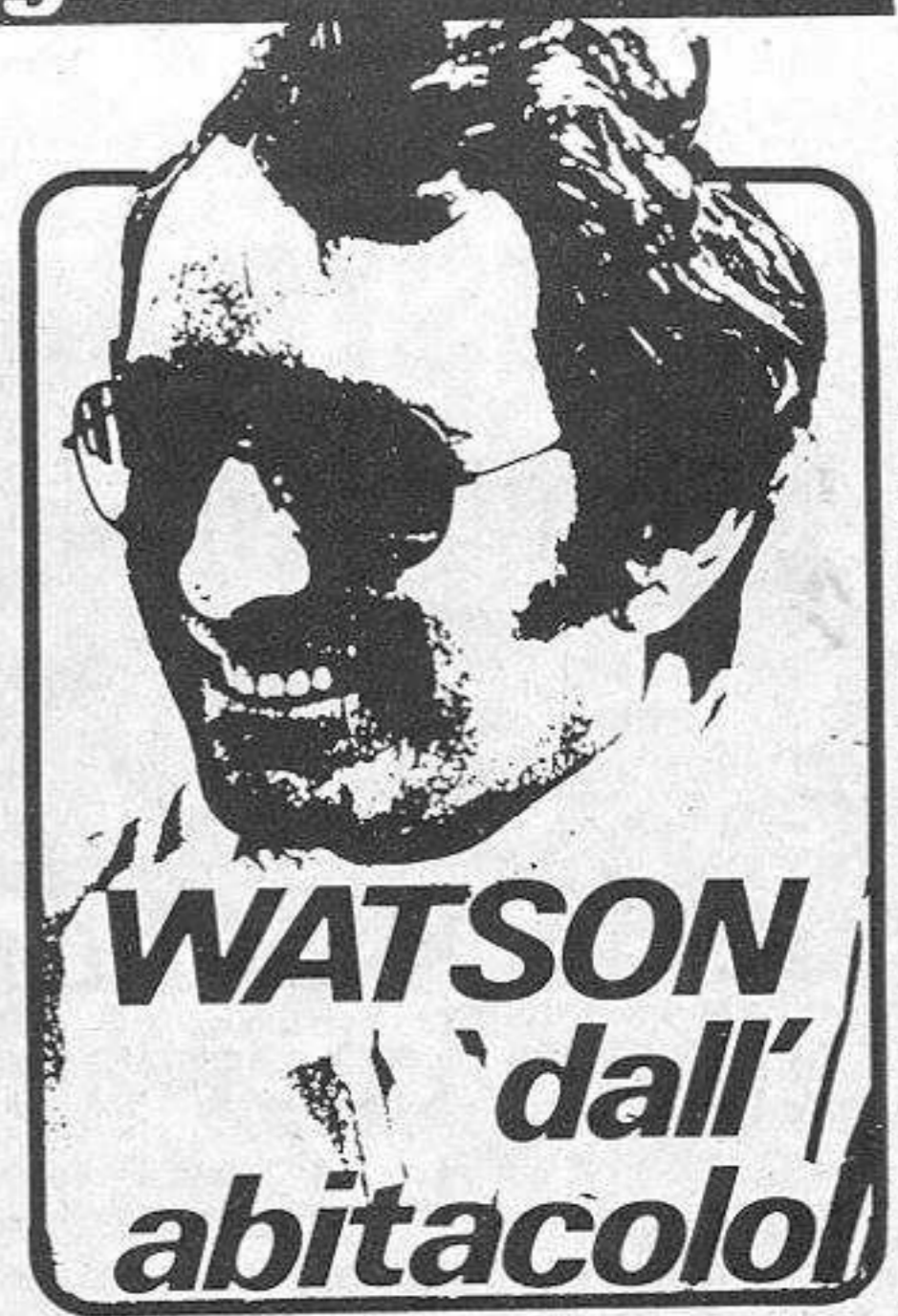
Era un giro indavolato fino alla penultima curva, quando mi sono scomposto e sono passato con una ruota sul cordolo, andando a finire contro il guard-rail all'indietro. Tornando umilmente ai box, quelli della Ferrari mi hanno detto che Stuck non era stato più veloce di me: Michele Dubosc aveva commesso uno dei suoi rari sbagli di cronometraggio.

Le prove di sabato si sono svolte sul bagnato e senza reale interesse per me. Riesco ad andare forte sotto la pioggia solo quando sono in corsa. Non mi piace provare sotto la pioggia. L'unica cosa che si può dimostrare è che ci si può fare male o danneggiare la macchina. Correrò in qualsiasi condizione, finché riesco a vedere dove vado.

La mattina della corsa mi sono sentito bello e riposato. Era impossibile dire se sarebbe stata una corsa sull'asciutto o sul bagnato. Perciò non si potevano stabilire tattiche. Alla partenza Stuck mi ha battuto, andavo ad andatura ideale, non troppo veloce, ma appena sufficiente per tenere Mario a distanza sicura. Non avevo fretta di prendere Hans, cercavo piuttosto di consolidare la mia posizione se ci fossimo dovuti fermare ai box, consapevole del fatto che il con-

James Hunt

CONTINUA A PAGINA 18



Cambiamo le date da pioggia

WATKINS GLEN - Se aveste parlato con me la sera prima del GP d'America e mi aveste chiesto quali fossero le possibilità del team, ecco, avrei detto... promettenti. Ed era giusto, perché a questo punto Hans Stuck aveva fatto il secondo miglior tempo in prova, ed io ero terzo, perciò le nostre due macchine sarebbero partite dalle prime due file dello schieramento.

Ma il risultato finale era del tutto diverso. Sono arrivato in una triste dodicesima posizione e Hans ha terminato la sua corsa scendendo dalla sua malandata Martini-Brabham. Per quanto mi riguarda il risultato finale era dovuto ad un errore di valutazione personale. Mi sono sbagliato completamente nella valutazione delle condizioni atmosferiche e, vorrei aggiungere, ho agito come uno stupido. Sono stato l'unico a partire con gli slicks. Era un gioco d'azzardo, e ho perso.

Il primo giorno di prove è andato abbastanza bene e abbiamo registrato tempi decenti. La seconda giornata variava dalla pioggerella al diluvio e tutto ciò che si poteva fare durante l'ultima sessione di prove era di fare qualche giro. La pista era inondata, e c'erano punti in cui fiumi di acqua fangosa attraversavano la pista, non lo si poteva più chiamare correre in automobile.

La mattina della corsa il cielo sembrava più pulito e, man mano che la corsa si avvicinava, diventava più limpido ancora. Tutti i segni indicavano che si sarebbe schiarito completamente, benché ci fosse una leggera pioggerella, quando era arrivata l'ora della partenza.

Tutti erano indaffarati, prendendo decisioni e le ruote venivano montate e smontate più in fretta di quanto fosse possibile tenerci dietro. Ma io sono rimasto fermo sulla mia decisione e ho tenuto le gomme da asciutto, convinto che entro pochi giri la pioggerella avrebbe smesso e che ci sarebbe stata una traiettoria asciutta sulla pista. Così avrei potuto approfittare dal fatto di non dovermi fermare ai box.

Una fermata non significa so-

John Watson

CONTINUA A PAGINA 18

basta la.. parola

tutte le modifiche per patenti «F»
frizione automatica **K**

Dispositivi sottoposti a prove pratiche Ministero dei Trasporti

Alex Condizionatori *
d'aria per auto
discoral
Economizzatore benzina

ELENCO OFFICINE AUTORIZZATE

AGRIGENTO (Palma di Montechiaro) - Filippazzo Calogero - C.so Sicilia, 12 - Tel. 968038.
 ALESSANDRIA - Massolo Geom. Bruno - Via Spalto Marengo, 53 - Tel. 12515.
 ANCONA - Barca Arcibaldo - Via Piave, 17 - Tel. 23376
 AOSTA - Autoriparazione Magro Dino - Via Artanavaz, 13 - Tel. 35780
 AREZZO (Castiglione Fiorentino) - Vestriani Dino - Via Trieste, 3D - Tel. 65062
 ASCOLI PICENO - Mari - Via G. Tranquilli - Tel. 53857
 ASTI - Saracco Giovanni - V.le Simeone Magnolio, 5 - Tel. 32446
 AVELLINO - Luciano Mario - Via Tenente Corrado 33 - Tel. 33705
 BARI - Off. Tommaso - Via Cairolli, 35 - Tel. 216367
 BARI - Lepore Vito Luigi - Via E. Capuzzi, 14 - Tel. 330236
 BELLUNO - Autoff. Dolomiti di Selle Vito - Via V. Veneto 262 - Tel. 25095
 BERGAMO - Merisio Giuseppe - B.go Santa Caterina, 76 - Tel. 234080
 BOLOGNA - Fava Armando & C. Via Aglebert, 21 - Tel. 411846
 BRESCIA - Pastore & Co. S.N.C. - Via Somalia, 4/6 - Tel. 292061
 BRESCIA - Priori Nino - P.le Ospedali Civili - Tel. 301953
 BOLZANO - Garage Internazionale - Via Genova, 30 - Tel. 914100
 CAGLIARI (Quartu S. Elena) Corrias Luciano - Via Cimabue, ang. SS 125 Tel. 881263
 CALTANISSETTA - Bellantone Giuseppe - Via M. Calafato, 56 - Tel. 21964
 CASERTA - Patturelli di Antonio Avella - Via Ceccano, 7 - Tel. 25133
 CATANIA - Trovato Angelo - Via Campisano, 47A - Tel. 454327
 CATANZARO LIDO - Artese Giuseppe - Via Torrazzo, Pal. Pizzuti - Tel. 31264 - 3147
 CIVITAVECCHIA - Marani Enzo - Via Terme di Traiano, 36 B - Tel. 25820
 CUNEO - (Borgo S. Dalmazzo) Garelli Luigi - Via Cuneo, 103 - Tel. 76142
 COSENZA - Bocchicchio e Greco - Via G. Sembiase, 11-13 - Tel. 21911
 CAMPOBASSO - Surricchio Dino & De Pasquale Michele - Via L. Sturzo, 15
 FIRENZE - La Senese - Via F. Veracini 6/R - Tel. 32048
 FOGGIA - Croce Arnaldo - Via Podgora, 7/9 - Tel. 24237
 FORLI' - Nozzoli Ubaldo - Via Battistini, 9 - Tel. 60470
 FROSINONE (Ceccano) - Loffredi Felice - Via G. Matteotti, 100 - Tel. 63173
 GENOVA - Vittorio Gianni - Via Gobetti - Tel. 102362
 GORIZIA - N. Comolli & C. - Via Caprin, 19 - Tel. 87411
 GROSSETO - Soc. Tirrena - Via della Pace, 2 - Tel. 23264
 ISERNIA - Spognardi Liborio - SS. 17 km 1 - Tel. 26040
 L'AQUILA - Janni & Romano - SS. 17 Bis (3478) - Tel. 26419
 LATINA - Cuccaro & Gori - Via dei Volsci, 158 - Tel. 485281
 LECCE - De Rinaldis Pietro - Via Bellini, 22 (Rione Castro mediano) - Tel. 48011.
 LIVORNO - L. Simonti - Via Verdi, 130 - Tel. 21275
 LUCCA - Osvaldo Catorelli - Via S. Giorgio, 64 - Tel. 46166 - 47308
 LA SPEZIA - Officina Cargioli S.A.S. - Via Leopardi, 73 - Tel. 505155
 MACERATA - Montechiarini Mario - Via Pancalducci, 3 - Tel. 2284
 MANTOVA - Grilenzoni Elio - Via Valsesia, 47 - Tel. 24740
 MESTRE - Fabbro e Ferrarese - Via Torre Belfredo, 61 - Tel. 972441
 MILANO - R.O.D.I. - Via Antonini, 26 - Tel. 8435735
 MILANO - Maseroli Bruno - Via Mantegna, 17/19 - Tel. 344658
 MODENA - Salendi & Calzolari - Via Staffette partigiane, 80 - Tel. 310106
 MESSINA - (Giampillieri M.) Carbone Nicola - Via Nazionale - Tel. 821057
 MATERA - Andrisani Giuseppe - Viale Europa, 52 bis - Tel. 22233
 NAPOLI - Valentino Roberto - Piazza Dante, 89 - Tel. 343105
 NAPOLI - (Somma Vesuviana) Coppola Antonio - Via Mercato vecchio, 54 - Tel. 8987166
 NOVARA - Pessina Guido - Via P. Pellegrini, 3 - Tel. 22739
 ORISTANO - Fratelli Annis - Via Tirso, 80 - Tel. 2281
 PADOVA - D. Tremonti & figli di S.E.L. Tremonti S.n.c. - Via Goito, 134 - Tel. 681381/
 680422
 PALERMO - Fratelli Prestigiacomo - Via G. Zappalà, 14 - Tel. 519719
 PALERMO - Autoff. Marzalone Walter - P.zza S. Onofrio, 17 - Tel. 321588
 PARMA - Melegari Aldo - Via Gramsci, 35 - Tel. 93660
 PERUGIA - Orazi Franco - Via A. Brunamonti - Tel. 66207
 PESARO - Tartaglia - Capanna & C. - Via Mario Paterni - Tel. 32708
 PESCARA - Zamponi Walter - Via Tommaso Da Celano, 3 - Tel. 60362
 PIACENZA - Soprani Giuseppe - Via Taverna, 35 - Tel. 25883
 PISA - Chelotti & Cerrai - Via Giovanni Pisano, 16 - Tel. 42358
 PISTOIA - Barozzi & Figli - Via Arcadia, 47 - Tel. 25368
 PORDENONE - Zanetti Omero - Via Molinari, 47 - Tel. 22955
 POTENZA - Procaccio & Lancieri S.r.l. - Via Mazzini, 161 - Tel. 35135
 PRATO (Narnali Prato) - Sciatti & Ciampi - Via Malisetti, 10 - Tel. 500603
 RAVENNA - Ballardini Libero - Via Cotronchi, 47 - Tel. 460312
 REGGIO CALABRIA - Curatolo Antonino - Via Stadio Amonte, 33 G - Tel. 23452
 REGGIO EMILIA - Rovacchi Luciano - P.le S. Zenone, 1/A - Tel. 35671
 RIMINI - Canarecci Walter - Via Dario Campana, 59 - Tel. 773080
 SALERNO - Baccaro Luigi - Via Romaldo, 105 - Tel. 396328
 SASSARI - Meloni Sebastiano - Via Carlo Felice, 12 - Tel. 270056
 SIRACUSA - Lena Giuseppe - Foro Siracusano, 30
 SAVONA - Frumento Stefano - Via Verzellino, 50/52 r - Tel. 21371
 SAVONA - Linari - Via Nizza 30/A - Tel. 801258
 SIENA - Comas di Ortalli & Giorgi S.n.c. - V.le Vittorio Veneto, 11 - Tel. 41421
 TERAMO - Tullì Renzo - Contrada De Controllo, 69 - Tel. 52318
 TERNI - F.lli Granaroli - V.le Campofregoso, 34 - Tel. 414181
 TORINO - Autorimessa Cecchi di Giraudi A. - Via A. Cecchi, 62 - Tel. 287901
 TORINO - Autosalone Pio VII - Via Duino, 115 - Tel. 617276
 TORINO - Regio Parco - C.so Regio Parco, 168 - Tel. 267610
 TRAPANI - Minaudo Giuseppe - Via Vespi, 146 - Tel. 24258
 TRENTO - Eurocar S.p.A. - Via Brennero, 51-53 - Tel. 81555
 TREVISO - Storer Natalino - V.le IV Novembre, 77 - Tel. 41364
 TRIESTE - Marta Antonio - Via Stuparich, 4 - Tel. 790233
 TARANTO - F.lli Mandrillo - Via Plateja, 109 - Tel. 35005
 UDINE - Poggi Gianni - V.le Tricesimo, 108 - Tel. 42217
 VARESE - Malnati & Marcolli - Via Sanvito Silvestro, 62 - Tel. 283655
 VERCELLI - Chiera Nestore - Via Alfieri, 18 - Tel. 53825
 VERONA - Bertuccio Adolfo - Via del Lavoro, 36 - Tel. 501176
 VIAREGGIO - La Versilia - S.a.s. Via S. Maria Goretti - Tel. 51241
 VICENZA - Autofficina Berica - V.le della Pace, 204 - Tel. 500124
 VITERBO - Bertolini & Laureti - Via Montesanto - Tel. 35683

DITTE VENTURINI GIANCARLO E STEFANO
ROMA - VIA MATTIA BATTISTINI, 175 TEL. 6274649

HUNT

CONTINUAZ. DA PAG. 17

sumo delle gomme sarebbe stato un fattore determinante. Hans mi ha fatto il favore di sparire in una nuvola di erba e fango e quando sono passato davanti stava riaccendendo il motore nel tentativo di tornare in pista, non essendosi accorto che i radiatori anteriori si erano staccati. La pista cominciava ad asciugarsi e tutto dava l'impressione che ci saremmo dovuti fermare per cambiare le gomme ma per fortuna è ricominciato a piovere.

Per i successivi 30 giri mi sono dedicato al tentativo di tenere la mia M26 fuori dalla traiettoria di corsa, passando sulla parte bagnata quantunque possibile. Si diventa ipersensibili in quelle condizioni, e quando la macchina ha cominciato a toccare in qualche punto in terra, ero terrified di avere forato come l'anno scorso in Giappone.

Il distacco su Mario era costante, circa 16-17 secondi, quando abbiamo iniziato gli ultimi dieci giri. Ho rallentato assai nettamente perché, tra le altre cose, l'indicatore della temperatura dell'acqua si era incastrato. Anche Mario ha rallentato, perciò immaginate la mia sorpresa quando, a tre giri dalla fine, il distacco era diminuito d'un tratto da 13 a 3 secondi. Non ho continuato a guardare sempre ciò che mi segnalavano dai box. Teddy Mayer si era alzato in aria per più di sette metri, quando sono passato nell'ultimo giro, con Mario alle mie spalle! Allora ho ricevuto il messaggio e ho veramente spinto, registrando il mio giro più veloce, ma ho dovuto ricordarmi costantemente di non commettere lo stesso sbaglio di Jack Brabham a Monaco.

La zona della premiazione era un completo caos. Tutti cercavano di entrarci, infine Niki si è unito a me sul podio, ma Mario e Jody erano introvabili. Niki merita pienamente il suo secondo titolo mondiale: egli è stato fondamentalmente l'unico che sia riuscito a far funzionare tutto in maniera costante. Sono stato felicissimo per lui e lui sembrava essere assai contento della mia vittoria.

WATSON

CONTINUAZ. DA PAG. 17

lo i 25 secondi che si rimane fermi ai box mentre le ruote vengono cambiate. C'è anche il tempo che si perde quando si entra nei box a velocità ridotta e il tempo che si impiega per tornare in pista. Perciò, presumendo di rimanere fermo mezzo minuto, si debbono probabilmente aggiungere altri 45 secondi per l'entrata e l'uscita. Perciò una fermata ai box può essere pari a quasi un giro di pista.

Entro pochi giri la pioggia, la si è trasformata in pioggia, e con ciò il mio gioco d'azzardo si è trasformato in disastro in un solo giro. Altro che risparmiarmi una fermata ai box! Avevo costretto me stesso a fermarmi ed eccomi ai box per montare un treno di gomme per il bagnato.

L'ironia di tutta questa faccenda sta nel fatto che, una volta messe quelle gomme e tornato in gara, andavo più veloce dei battistrada. Perciò, se fossi partito sulle gomme da ba-

gnato... Ma non c'è nessun premio nelle corse automobilistiche per i «se».

● Per JAMES questo deve essere stato un fine settimana perfetto. E' stato sempre il migliore: miglior tempo in prova, giro più veloce della corsa e la vittoria. Ha pilotato bene e merita la vittoria.

● HANS STUCK, di fatto, ha guidato la corsa nelle prime fasi e dava veramente una buona impressione; aveva un buon margine di vantaggio che sembrava poter conservare senza uno sforzo o difficoltà eccessivi. Poi la frizione riluttante ha fatto saltare fuori una marcia e, mentre si trovava in folle, la macchina gli è sfuggita e lui ha urtato il terrapieno, rovinando il telaio.

Questa era una notizia doppiamente brutta. Brutta perché gli è costata il comando in corsa e forse la vittoria e brutta anche perché, con una sola settimana di intervallo prima della corsa canadese, questo significa che non disponiamo di un «muletto».

● Penso che molti siano stati sorpresi dalla decisione della Ferrari di prendere VILLENEUVE come compagno di squadra per Reutemann. Con Gunnar Nilsson e Ronnie Peterson sul mercato, quasi tutti presumevano che fossero più favoriti nei confronti di Villeneuve. Ma forse la «macchina decisionale» è leggermente uscita di carreggiata, dopo aver ricevuto un rifiuto sia da Andretti che da Schekter nella stessa settimana.

Molti predicano che la Ferrari perderà quel vantaggio di competitività l'anno prossimo, e che l'operazione direzionale si logorerà leggermente senza Niki, pronto a guidarla. La Ferrari è qualcosa come la Costituzione delle corse automobilistiche e parlare male della Ferrari è un po' come parlare male del governo attualmente al potere.

● Mi preoccupo del CANADA e del GIAPPONE, le prossime due corse. Certo il tempo del Canada ha tutte le premesse per una ripetizione di quello del fine settimana scorso. E in Giappone, in questo periodo dell'anno, il tempo al Fuji è raramente buono. Non è molto divertente per noi piloti, ma deve essere ancora meno divertente per il pubblico pagante e per gli organizzatori. Forse i nostri «maestri» dovrebbero pensarci sopra un po' se non sia il caso di riorganizzare queste ultime tre gare dell'anno, spostandole in un altro periodo, quando è più probabile che il tempo sia favorevole.

Le nostre macchine sono almeno competitive, e forse, se non faccio più cattive previsioni del tempo, possiamo trarre un buon risultato dalla corsa del Canada.

● Prima di recarci in America ho fatto qualche giornata di prove a Silverstone con la nuova macchina per il 1978. Senza un vero sforzo sono stato in grado di registrare tempi che mi avrebbero piazzato in prima fila del GP di quest'anno. E questo in una giornata fredda, con gomme che non erano adeguatamente riscaldate. Sono rimasto impressionato. La vettura è sorprendente, è l'unica macchina di F. 1 mai pilotata che ti dà l'impressione di trovarti al volante di una F. 2. E questo è un complimento. E' piccola, leggera e risponde bene. Ho l'impressione che Niki ed io saremo in grado di fare grandi cose con questa vettura l'anno prossimo.

CONTINUAZIONE DA PAG. 15

Ma andiamo con ordine in questo ulteriore strascico di una vicenda che se non altro ci appaga nella intuizione professionale sui personaggi coinvolti.

LUNEDI' 3 ottobre

Publicità FIAT senza il NIKI

I quotidiani sono usciti con la ratifica notarile del mondiale vinto da Niki Lauda matematicamente al Glen con il quarto posto alle spalle di Scheckter, mentre Hunt e Andretti con il loro duello a rush finale sul filo del secondo confermavano l'ingiustizia regolamentare di un punteggio che privilegia il pilota a piazzamenti anziché il vittorioso. Come se alle corse di cavalli il piazzato «pagasse» al totalizzatore più del vincente.

L'imbarazzo nel timore di capovolgere anche queste considerazioni, dopo che per un anno intero i mass-media nazionali si erano fatti portatori delle teorie «viscerali» di Gruppo, trova una facile scappatoia sui quotidiani nella vicenda «gonfiata» della esclusione del capomeccanico Cuoghi dallo staff dei boxes di Maranello il sabato precedente. Il «licenziamento» sul campo, per poco non assume le tinte forti che preludono all'intervento magari ufficiale della triplice sindacale.

Niki Lauda fa la concorrenza a Luciano Lama nel predicare il diritto al rispetto del «lavoratore offeso». Anche la RAI e la TV non si tirano indietro, e il lavoratore-licenziato-in-tronco affiora nella drammaticità dei toni di voce degli annunciatori di Stato. L'umiliato e offeso meccanico «mercenario» (passato dalla Ford di Wyer alla Porsche dei primi colori Martini, alla Ferrari e ora al caravan pubblicitario del confermato campione del mondo) scuote i cuori delle mamme sindacalizzate, con i 60 dollari di spese viaggio ricevuti da Nasetto, in aggiunta al biglietto aereo, per viaggiare dal Glen a Modena (Nemmeno una lira per le spese di vitto in viaggio!) piangerà dirotto il baffuto Ermano...). Il Cor-sera dimenticherà persino il commento al nuovo mondiale Ferrari, fosse pure nella scientifica bilancina del vaglio farmaceutico dei meriti del pilota e della macchina, per titolare a nove colonne sull'angoscioso licenziamento di un meccanico che il venerdì precedente aveva comunicato di voler lasciare la squadra anche lui, con Ghedini, per seguire Lauda, per ragioni economiche. Ma il licenziamento-in-tronco fa più titolo...

La Fiat tenta un riappianamento con Ferrari, affidando ad una ultima pagina pubblicitaria su tutti i quotidiani nazionali, con il vistoso titolo «56 milioni di italiani esultano», il suo apprezzamento. E a differenza col '75 c'è solo la Ferrari mondiale che campeggia al centro, senza il pilota-traditore ma campione del mondo. Dal canto suo il sen. Umberto Agnelli dirama il telescritto di commento ufficiale come vice-presidente Fiat: «La vittoria di Niki Lauda e della Ferrari nel campionato del mondo testimonia della validità di un prodotto in un campo come quello della formula 1 in cui la competizione è tale da stimolare soluzioni tecniche sempre più sofisticate.

La Ferrari ha vinto perché è stata più brava degli altri e il mio primo pensiero va agli uomini che hanno contribuito, con Niki Lauda, a questo grande successo che è un successo dell'intera industria italiana».



Lauda «consola» Cuoghi a Watkins Glen dopo l'«espulsione» dai boxes Ferrari. Niki farà il sindacalista per difendere il suo protetto. Notare alle spalle (indicato dalla freccia) Mike Blash, il direttore sportivo della Brabham che ride grosso. Sembrano tutti felici e non certo con nervi tesi, come scrivevano le cronache in quei giorni (Foto LINI)

MARTEDI' 4

CUOGHI piangente dà le dimissioni

L'avvocato di Torino, indaffarato a far rientrare la Operazione Lampo Fiorio per il controllo del superComando rallystico nel Gruppo Fiat-Lancia, ricomincia ad affidare a intervistatori compiacenti le sue verità, in contrappunto a quelle di Ferrari sul caso Lauda. Prima di partire per un viaggio in Cina col senatore Agnelli, che toccherà altri mercati che oggi interessano la Fiat, si fa pubblicare pagine di dichiarazioni da «Messaggero» romano e Cor-sera di Milano. La cantilena è sempre la stessa. Si riafferma che è stata solo la mancanza di affetto ad aver portato fuori Lauda dalla Ferrari, che Ferrari ha fatto degli errori, che fa ridere fidare in una pronta alternativa Villeneuve.

C'è il preciso tentativo di recupero delle posizioni presso la massa dei tifosi ferraristi, che è risentita contro il comportamento del socio ricco di Maranello e comincia a dissentire dalle teorie di regime. Si confida di puntare sulla incerta massa delle vedove laudiste per tentare una sottile manovra di sfaldamento del mito «Commendatore». Altrimenti non si rischierebbe di ammettere di far balenare il confronto di due verità. Il Ferrari che dice «Ero sicuro della parola di Lauda di non lasciarmi perché ancora cinque giorni prima del 29 agosto l'avv. Montezemolo mi aveva garantito telefonicamente da Cortina: Niki ha detto che lei è un padre per lui e non la lascerà mai». E il Montezemolo che replica sul «Messaggero»: «Non c'era nulla da fare; non è un problema di soldi, Lauda sarebbe andato via comunque...». Chi ha mentito, dunque (ol-

tre Lauda) in questo ridicolo ping pong di affetti e bugie?

Ma è inutile continuare a sottileggiare in questo bestseller delle farse a suon di dollari. Al coretto si aggiunge anche il licenziato Cuoghi che, rientrato a Modena, si presenta piangente a Ferrari: «Mi perdoni, commendatore, sono stato uno stupido. Lei mi ha trattato sempre come un padre (aridalle!) e sia io che Lauda ci siamo comportati male. Ma ormai è andata così. Si è vero che avevo detto di voler restare una settimana fa, poi ho cambiato idea, mi hanno fatto cambiare idea: mi hanno messo in una condizione di non potermi più ti-

rare indietro. Ho fatto un errore. Eccole la mia lettera di dimissioni. Vado via senza avere un altro contratto in tasca». Carolina Invernizio piange in un angolo.

Chi non piange, anzi sbuffa preoccupato, è Carlo Chiti, il boss Autodelta che non sta più nella pelle da quando è riuscito a strappare Lauda alla Ferrari via-Ecclestone. Ma per le voci che danno Cuoghi assunto dall'Alfa, perché questi non vuole essere assunto alla Brabham, il direttore generale Autodelta è nelle angosce. Ufficialmente smentisce al sottoscritto: «No, io Cuoghi non lo assumo all'Alfa». Vedremo in seguito se dice, ora, anche lui la sua bugia. Certo le polemiche son venute giuste per salvarlo da questa pretesa di Lauda. Come può infatti prendere un capomeccanico a 20 milioni l'anno? E gli altri di Settimo Milanese non avrebbero nulla da obiettare?

All'Alfa si trema. Ma forse trema un po' anche Lauda. Ché Ghedini è riuscito a farlo assumere da Tanzi della Parmalat per garantirsi l'assistente personale, ma per Cuoghi trova resistenze anche da Ecclestone. Nel contratto-super non ci sono altri rivoli ormai utilizzabili, anche se Cuoghi forse può portare la soluzione del problema delle pompe d'alimentazione che seguitano ad affliggere il dodici alfa rispetto a quello Ferrari.

«Padrino» Bernie comincia a puntare i piedi. Dichiara a un giornale «Beh, è tempo che Lauda pensi che nella mia squadra lui deve fare il pilota non il team-manager».

Tanto per la storia, queste sono le precisazioni ufficiali che la Ferrari fa apparire sui giornali a proposito del caso Cuoghi. «Il meccanico Cuoghi, il 21 settembre, confermava al dr. Pacher, capo del personale della Ferrari, che non avrebbe lasciato la Casa. Al cav. Tomaini, sabato a Watkins Glen, comunicava che nuove ed allettanti offerte di Lauda lo inducevano a recedere dall'accordo preso. Di fronte a questa decisione, il responsabile tecnico della Ferrari lo invitava a cessare la sua collaborazione con effetto immediato non potendo ammettere la continuazione di un rapporto tanto fiduciario con persona già impegnata con la concorrenza».

C'è anche un passaggio, nel comunicato ferrarista, che riguarda Cheever, l'americanino che si è visto scalzato da Villeneuve e ha minacciato rivalse legali. Eccolo: «L'

CONTINUA A PAGINA 20



GRUPPO DI (SACRA) FAMIGLIA IN UN ESTERNO È QUESTO L'AFFETTO CHE LAUDA CERCAVA?

IL DIARIO

CONTINUAZIONE DA PAG. 19

avv. Bombara, nell'interesse di Cheever, ha sottoscritto con la Ferrari, in data 1. settembre, un accordo che la Casa rispetta e si augura che la controparte faccia altrettanto. Quanto alle dichiarazioni di Cheever non ci lusingano e non ci toccano».

La reazione Ferrari lo deve aver indotto a miti consigli se Cheever pare si affretti a telefonare a Maranello per... complimentarsi con il Drake per il nuovo titolo mondiale e per garantire che tutte le sue dichiarazioni apparse sulla stampa nazionale e periodica contro la Ferrari sono inventate. Ferrari lo lascia dire: «Sa, Cheever, volevo anch'io fare il giornalista...». Per la cronaca: Cheever smentì AUTO-SPRINT quando demmo notizia che aveva firmato per la Ferrari.

Anche al di là dell'Atlantico c'è chi smentisce. Ed è Lauda. Dice di non aver assolutamente pensato a non correre in Canada per protestare contro la decisione di Ferrari di far debuttare Villeneuve su una terza macchina. Anche se contesta questa decisione per la terza macchina, che non rientra nelle clausole del contratto firmato a suo tempo, lancia il suo «ricatto morale». Comprendendo che non può insistere sulla condizione di avere reintegrato Cuoghi a suo fianco finché corre per la Ferrari, si riserva di verificare a Mosport le condizioni di assistenza che gli garantiranno.

Intanto a Maranello ha un piacevole incontro con Enzo Ferrari il barone austriaco von Reninghaus con la seconda moglie. E' il papà di Marielle, la fidanzata licenziata da Lauda dopo il mondiale '75 (e il cui Rolex d'oro Niki regalò a Merzario per il salvataggio), «Marielle la verrà a trovare...» promette al Drake il papà barone, dicono molto compito e signorile, anche nel parlare del mancato genero.



Occhio..., ingegner Chiti, sembra dire Bernie Ecclestone, ... ma quel NIKI con noi non si permetterà certi lussi. L'amministratore delegato Alfa e Presidente Autodelta Dr. Moro, ascolta compiaciuto. E' stato uno dei più convinti «padrini» del rinnovo dell'accordo con Ecclestone anche col «tradimento» della Martini

MERCLEDI' 5

Consiglio da Parma:
«Sii elegante»

Ghedini comincia a entrare nel suo nuovo incarico: «Aspettiamo una mossa falsa di Ferrari per saltargli addosso con gli avvocati...». Si riferisce alla possibilità che la Ferrari sia essa a decidere di non far correre Lauda nelle ultime due corse, visto che l'ambiente si è così invelenito, al punto che da Milano raccoglie consenso la pontifica-

ta del Cor-sera che ammonisce Ferrari: «Basta a farvi i dispetti! Separatevi subito!...». Quasi che dal 29 agosto in poi a cominciare e continuare i dispetti sia stato Ferrari!...

Ma il Drake ha anche altro cui pensare. Intanto, per assistere Lauda e togliergli ogni motivazione di alibi a rinunce manda due motori e due meccanici ancora. Per impedirgli il «ricatto morale» del «...vedete? Dando la terza macchina a Villeneuve e mandando via Cuoghi, mi si impedisce di correre in Canada al pieno delle mie possibilità, ora che senza dover rincorrere punti potrei voler dimostrare a tutti che sono io il più forte con una corsa di attacco...».

Ma quando mai Lauda avrà questi pensieri seri?

Il Drake affila le sue armi anche contro Ecclestone che ha mandato fuori, d'accordo con Mosley, un comunicato della FOCA contro Balestre, il Presidente della Federazione francese che vuol ridurre i poteri della consorteria F. 1 anche verso la CSI. Il comunicato non è stato discusso in riunione, la Ferrari non ne sapeva nulla. E Ferrari vuol dare anche su questo battaglia la prossima riunione FOCA prevista in Italia a fine mondiale.

Lauda dal canto suo comincia a essere preoccupato di reazioni e continua il lamento dell'affetto: «Ferrari non si è degnato nemmeno di congratularsi per il mio titolo mondiale. Mi hanno telegrafato e complimentato in tanti, anche massimi dirigenti Fiat, ma lui nulla». E mostra in giro un'affettuosissimo telegramma di Montezemolo. Prima di arrivare in Canada Niki telefona al suo nuovo ricco sponsor della Parmalat e chiede consiglio: «Corro o non corro? Cosa ne pensi?». La risposta è precisa: «Di polemiche ne abbiamo abbastanza. Se non ti senti di correre, vedi di chiudere subito. Ma fallo in maniera elegante».

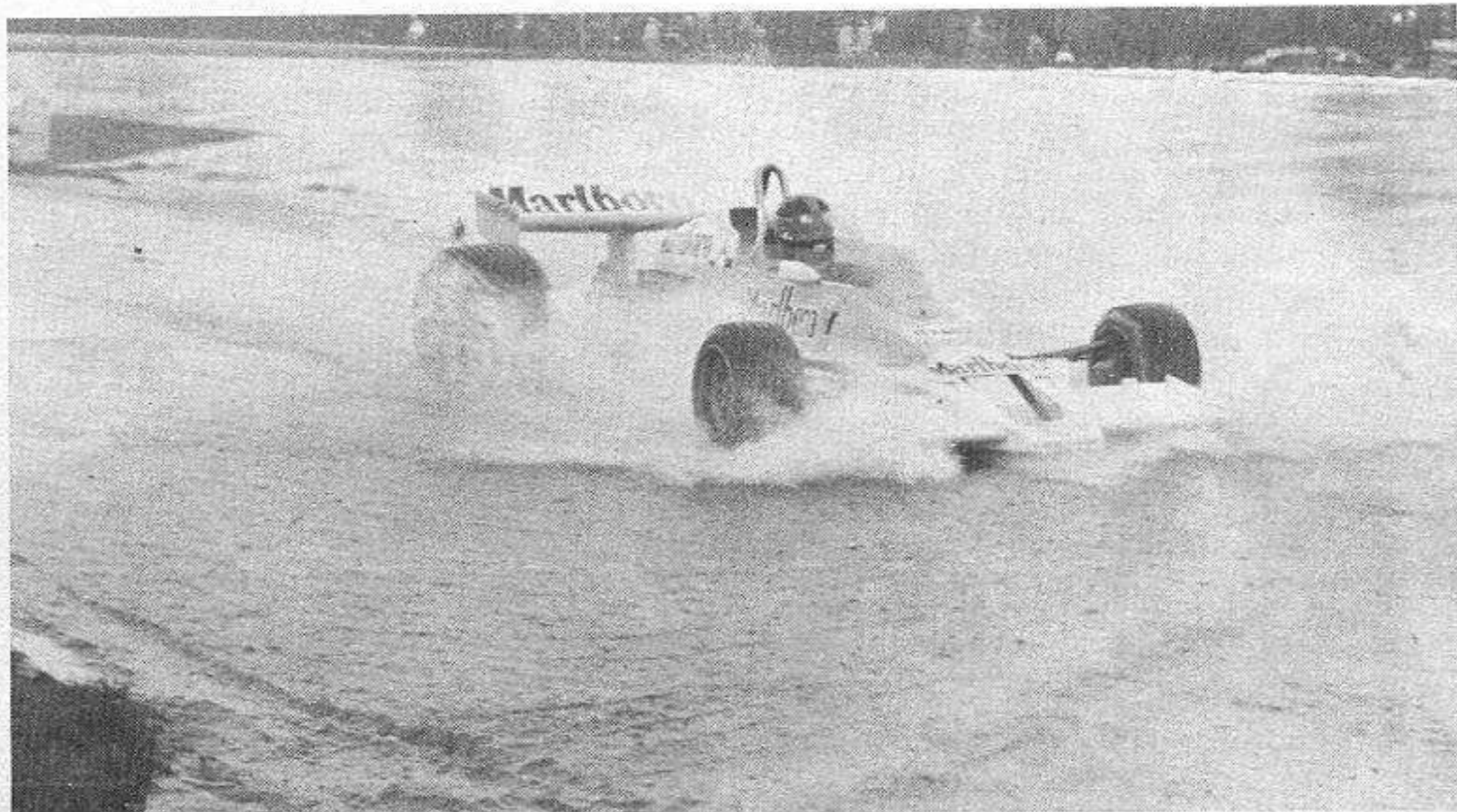
GIOVEDI' 6

Un avv. americano
consigliato da LUCA

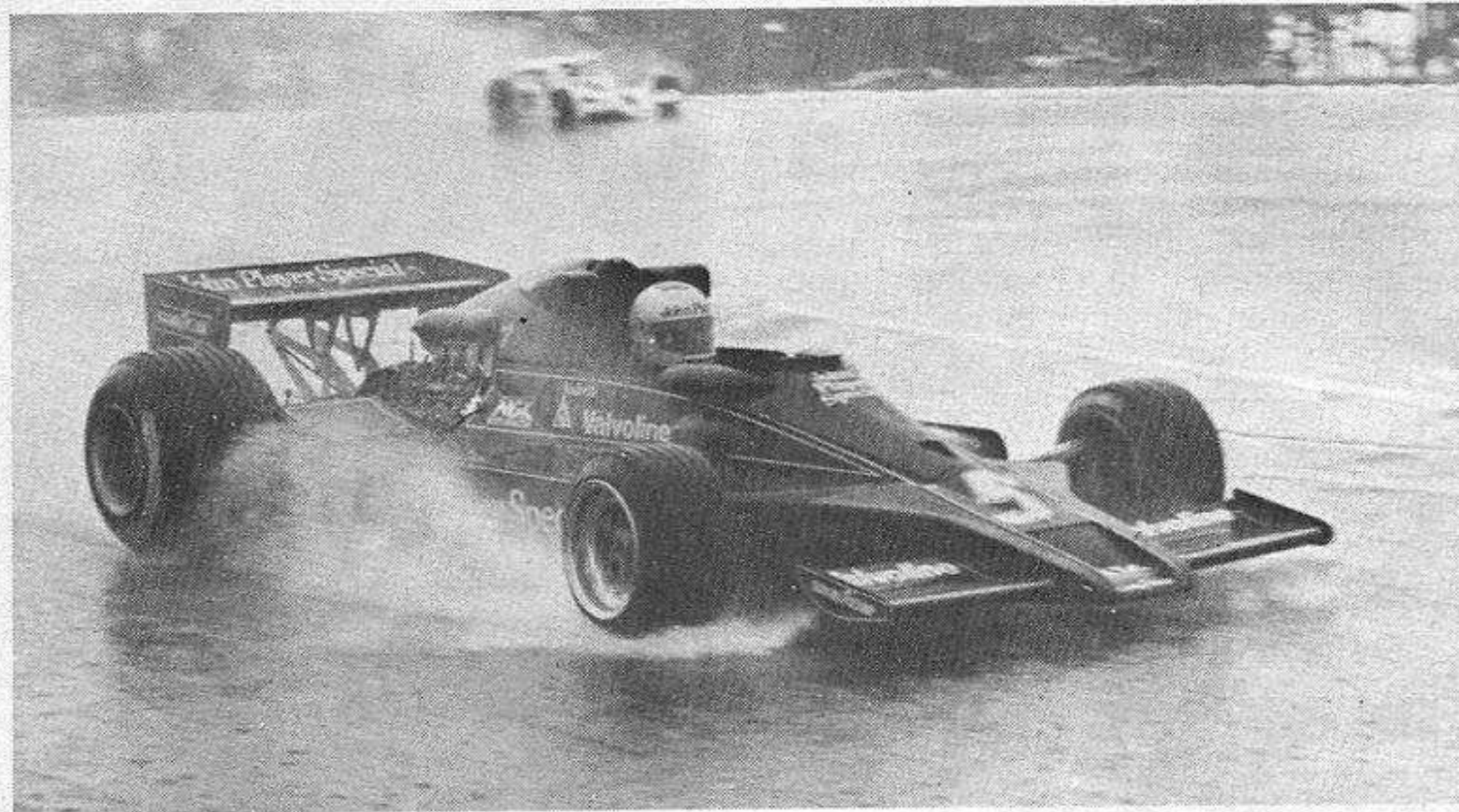
Il gioco ai pretesti continua. Da Maranello si fa sapere abbastanza ufficialmente non essere scritto in nessun contratto di Lauda che la squadra deve correre con due macchine. Anzi non c'è mai stato scritto nemmeno che gli sigarantissero tutte le corse del mondiale, ma — da sempre — solo che Lauda deve correre dove lo ritiene necessario la Ferrari. Intanto a Mosport la pioggia guasta la possibilità di provare anzitempo, insieme con la Renault, sia con Villeneuve che con Reutemann. Niki si fa vedere un attimo, poi sparisce in giro. Dicono che vada a definire per un nuovo jet. Mosley confida a qualche amico, furbescamente: «Vedrai che non corre. Ha già il biglietto in tasca per ripartire...!». Gli organizzatori dal canto loro fanno sapere a Maranello che a loro interessa correre Villeneuve Del campione del mondo non si curano.

In realtà Lauda, in quel suo «eclissarsi» americano sarebbe andato a gettare le basi del ritiro in Canada, recandosi da un avvocato newyorchese raccomandato da Montezemolo sin dagli incontri romani post Monza. La sua preoccupazione era che, nel caso di rinuncia anticipata alle due corse finali con la Ferrari, i suoi sponsor gli potessero intentare causa insieme con Maranello. E così si sarebbe garantito con l'avvocato della comprensione degli sponsor a lui più

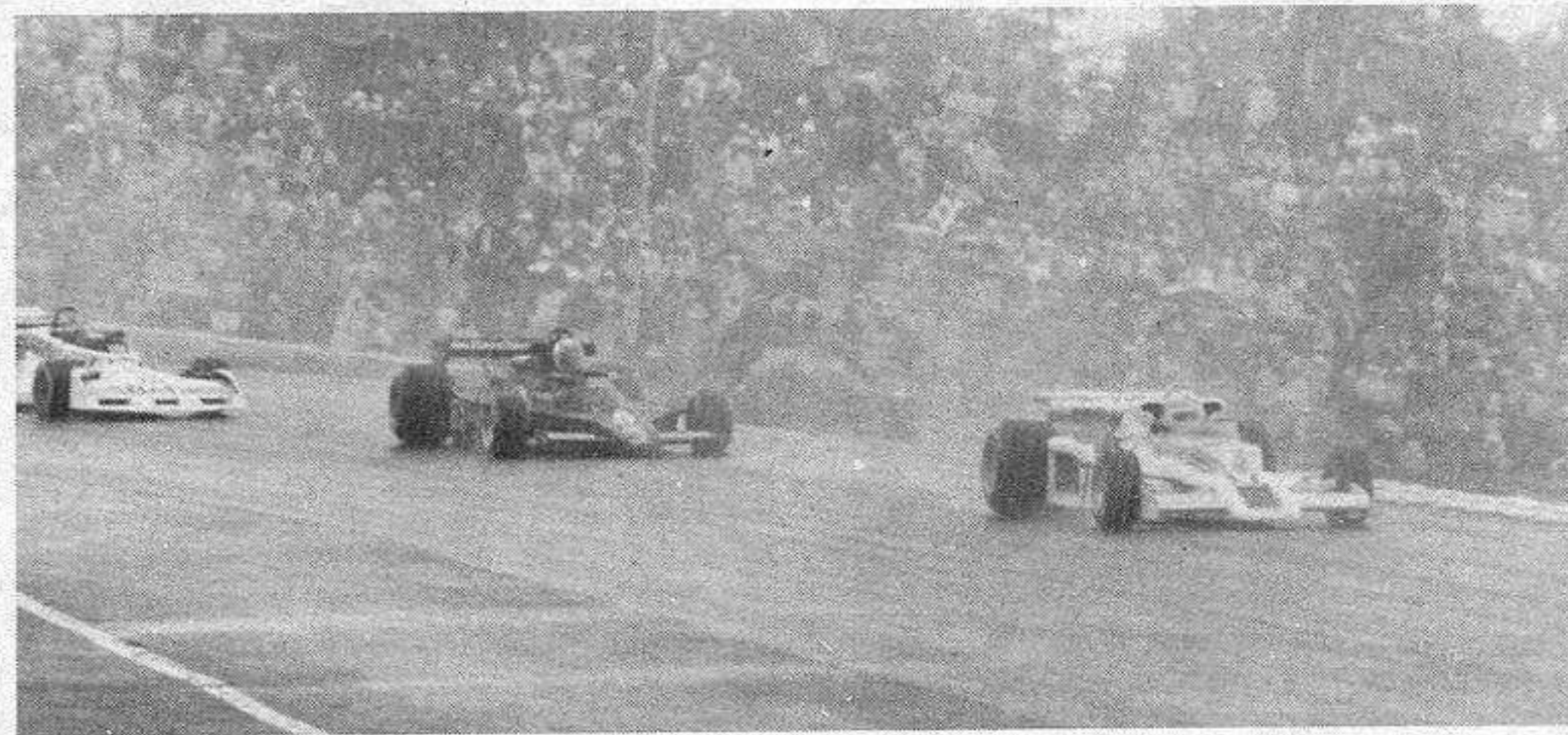
CONTINUA A PAGINA 22



Nel corso della giornata di prove del sabato, a Watkins Glen, ecco come era ridotta la corsia dei box, lungo la quale i piloti si avventuravano come dei motorauti. Ecco Hunt, che ha girato praticamente solo pro forma



Sopra, Andretti «naviga» nelle prove. In altre parti del tracciato la situazione non era migliore. Sotto, Jones, Nilsson e Brambilla al 2. giro di gara



Impressioni e protagonisti USA

ONGAIS
debutto
di grido

WATKINS GLEN - «Una corsa come questa non comincia veramente prima degli ultimi 20 giri», ha detto JAMES HUNT dopo la gara, dopo aver concluso la sua fatica con soli due secondi di vantaggio su Mario Andretti, «maledettamente pochi», per vincere il G.P. USA per la seconda volta consecutiva.

Hans Stuck ha condotto la corsa fino al quattordicesimo giro, di cui undici senza irruzione, finché è saltata fuori una marcia nella prima curva del quindicesimo giro, ed egli ha fatto un brutto testa-coda spiegazzando la parte anteriore della monoscocca della sua Brabham. Hunt manteneva un distacco sicuro di quattro secondi dietro a Stuck. «Avrei potuto essergli alle spalle, sotto gli spruzzi d'acqua che alzava la sua macchina, rendendomi la vita doppiamente dura, ma non c'era bisogno di farlo in queste prime fasi della corsa».

«Ho passato la prima metà della gara

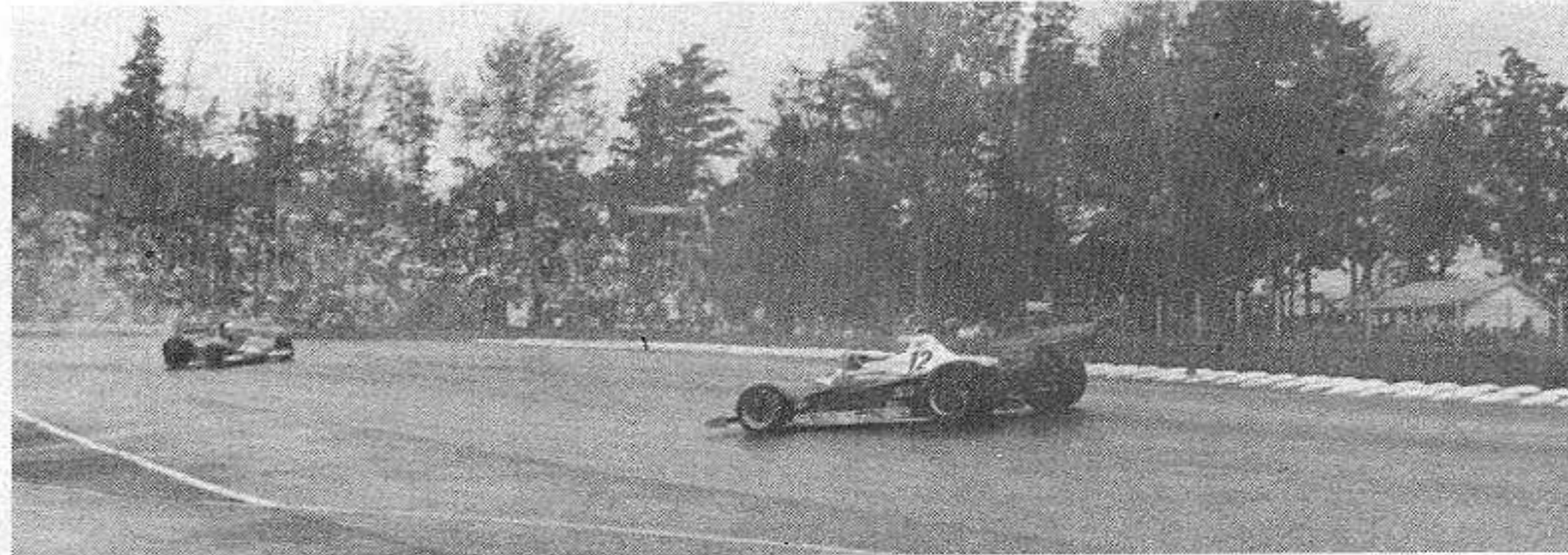
ad osservare le mie gomme e meditando sulla possibilità di fermarmi ai box, ma solo negli ultimi dieci giri la pista cominciava ad asciugarsi» ha spiegato James. «Diversamente dalle gomme, la macchina stava andando bene, abbiamo montato molle più tenere prima della corsa, ma gli alettoni sono rimasti uguali come in Austria, e la maneggevolezza era buona, senza perdere molta velocità in rettilineo».

«Dio, sarebbe stato veramente bello averlo potuto sorprendere e passarlo alla fine», ha detto Mario. «Quando lo avevo in vista a due giri dalla fine e ho visto tutti nei box saltare su e giù, sono andato come un matto, ma si è svegliato troppo presto», ha detto Mario, contento di essere arrivato secondo. «Avevo difficoltà con la gomma posteriore destra, che peggiorava. La macchina cominciava a sovrasterzare fortemente nelle curve a sinistra e a sottosterzare nelle curve a destra. Non c'era modo di acciuffare Hunt».

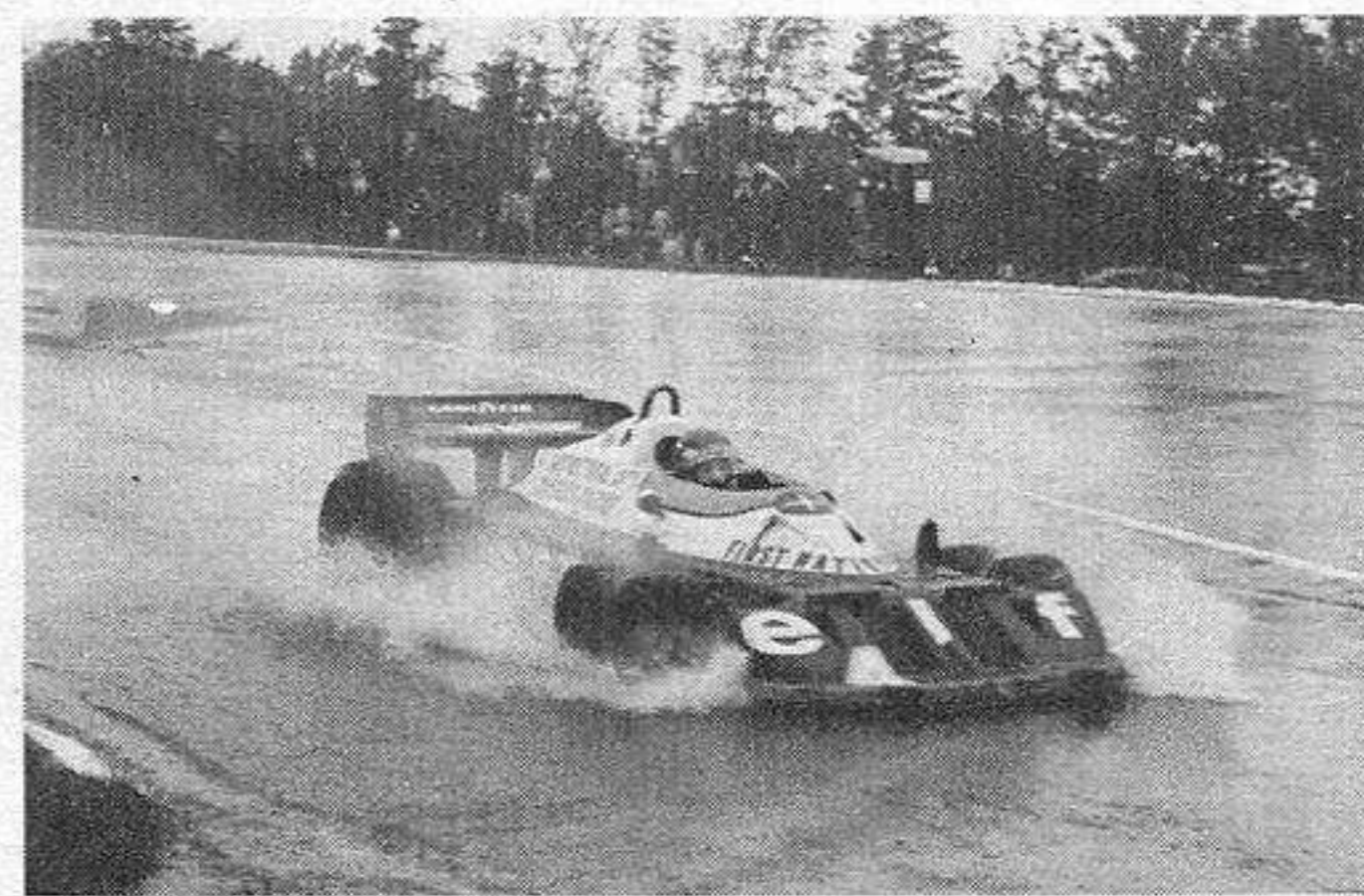
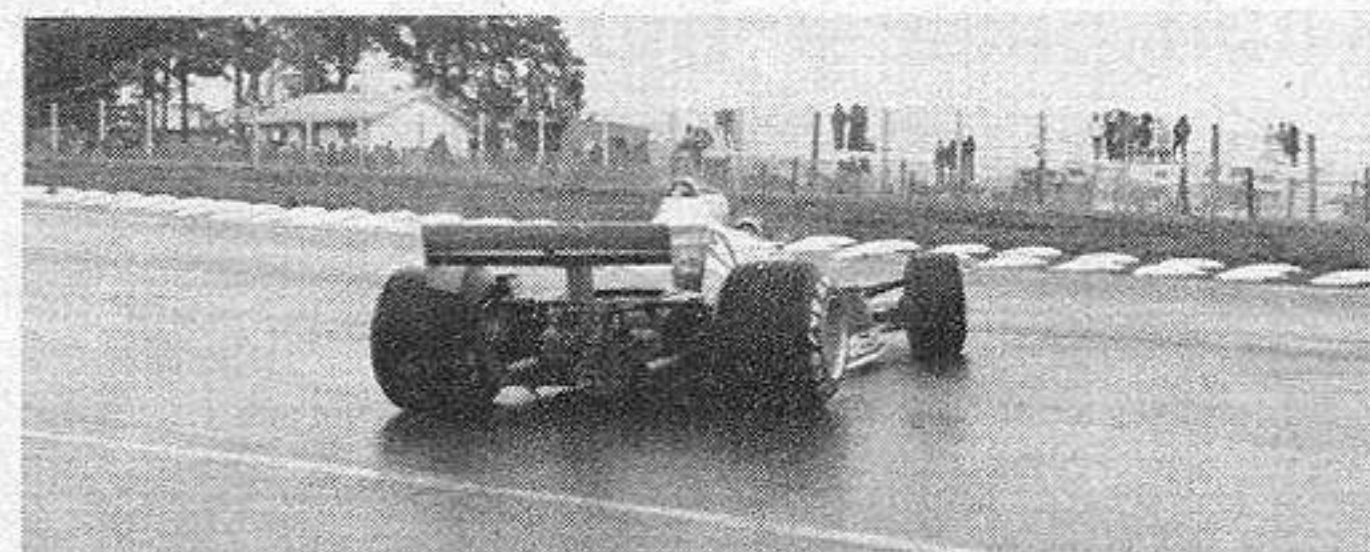
ANDRETTI ha disputato la corsa con una macchina messa a punto per l'asciutto, e questo gli ha reso le cose più difficili all'inizio, ma il problema con le gomme alla fine diventava molto più serio. Come Hunt, anche lui ha terminato la gara con le gomme sinistre consumate fino alla tela. «Se la corsa fosse continuata per pochi altri giri, le cose sarebbero andate molto diversamente», ha detto Hunt.

Anche per JODY SCHECKTER è stata una buona corsa, ma non una corsa facile. «Correvo cercando di risparmiare le gomme anteriori, sapendo che mi avreb-

Reutemann attraversa la pozza d'acqua nella corsia di decelerazione dei box. Il sabato, le condizioni sono state paragonate a quelle del Fuji '76



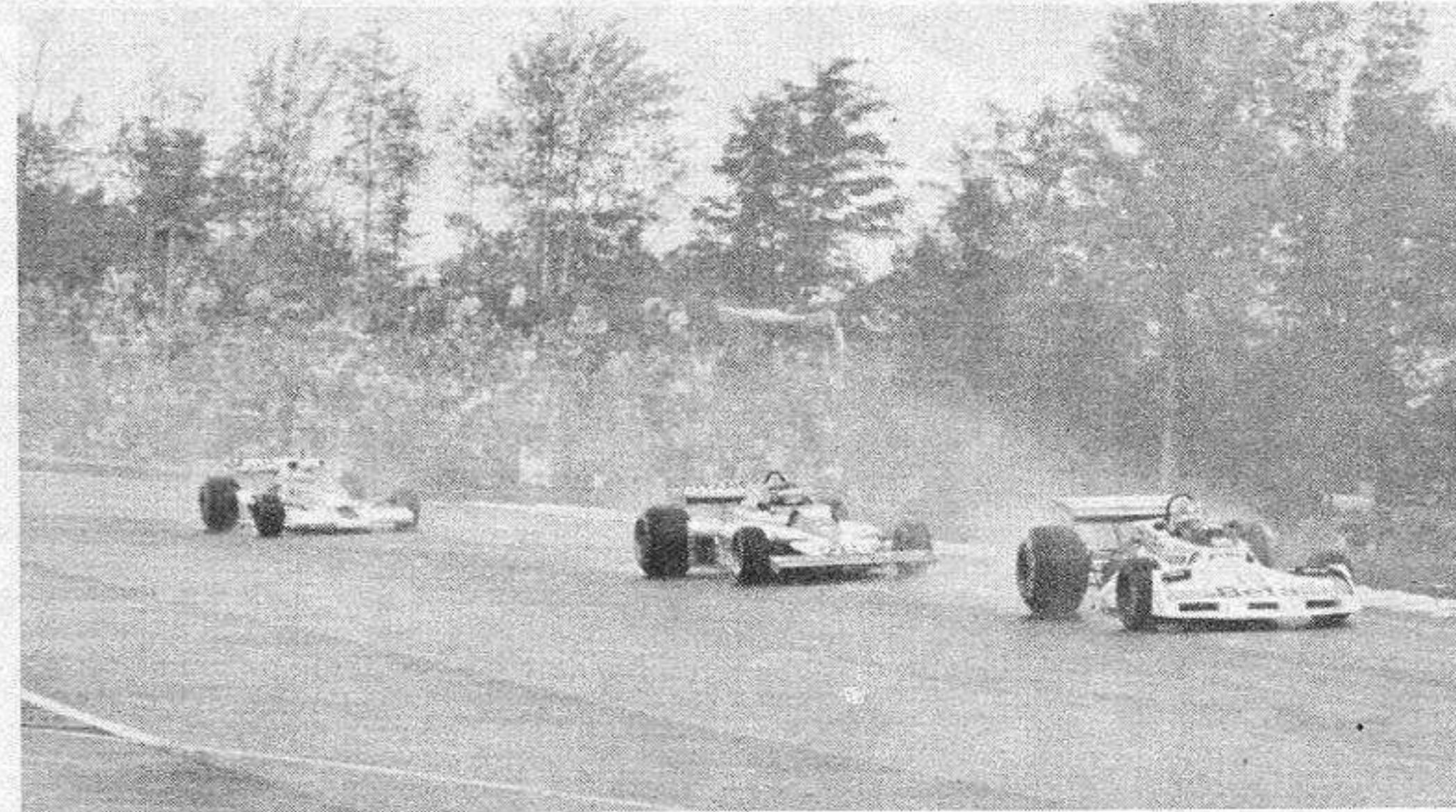
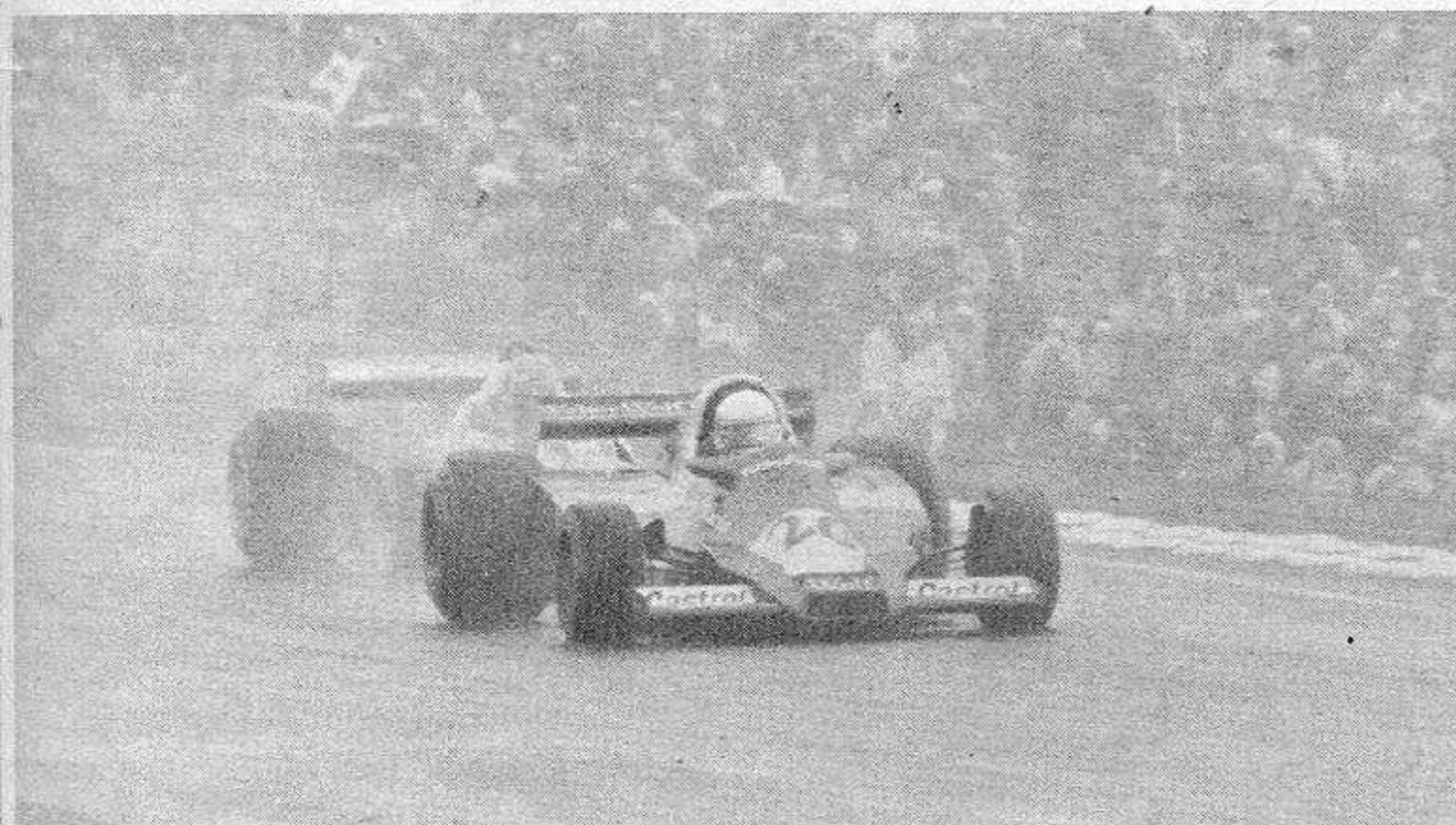
In gara, Reutemann è stato vittima di due testa-coda. Ecco in due fasi quello che ha compiuto nella curva prima del traguardo che gli è costato il 3. posto. Poi ha avuto problemi di accensione



Sopra, la Hesketh di Ian Ashley, giunto diciassettesimo a 4 giri. Sotto, Scheckter con dietro Lauda al 2. passaggio. Poi Jody allungherà il passo

Jean-Pierre Jabouille è stato particolarmente sfortunato al Glen, con la Renault turbo, fermandosi quando era 11. con la batteria scarica

Sopra, ultime gare per la Tyrrell 6 ruote. Depailler attende la 4 ruote di Philippe. Sotto, al terzo giro Brambilla davanti a Laffite e Mass



bero causato dei problemi, ma poi, prima di accorgermene il pneumatico posteriore sinistro è andato a brandelli. Questo, a sua volta, ha fatto sì che la gomma anteriore destra cominciasse a causare dei problemi, finché alla fine la macchina era veramente difficilissima da guidare» ha detto Jody. E' arrivato a 16 secondi dalla Lotus, senza la possibilità di farci niente, quando le sue gomme cominciavano ad andarsene.

«Fino a quel punto stava recuperando un secondo al giro, riteniamo che abbia fatto veramente un buon lavoro», ha detto PETER WARR. «Il nostro grosso errore è stato di averlo fatto partire con la messa a punto per l'asciutto, ma si trattava di una di quelle decisioni difficili, che possono essere giuste o sbagliate», ha detto Warr.

NIKI LAUDA ha disputato la sua solita corsa da professionista. Egli ha detto dopo la corsa a Heinz Pruller della radio austriaca: «Mi sento molto più contento di vincere il campionato quest'anno che nel 1975, quando ho avuto tutto il team dietro di me. Quest'anno è stato molto più difficile».

Ha detto anche che era possibile che non avrebbe più disputato le ultime due corse per la Ferrari, dopo aver commentato il fatto che il suo capomeccanico Ermanno Cuoghi ha lasciato la Ferrari, sabato sera. «Per quattro anni c'erano due macchine, due piloti e due capi meccanici, ora ci sono tre macchine, tre piloti e un capomeccanico, forse non correrò. Non vedo l'ora di correre per la Brabham», ha concluso.

Vicino a Niki al traguardo (Lauda aveva rallentato perché era preoccupato della gomma anteriore sinistra) era la Ensign di CLAY REGAZZONI, il quale ha disputato una delle corse migliori di quest'anno. Anche lui ha dovuto rallentare alla fine a causa delle gomme, ma il problema maggiore era il surriscaldamento dell'olio e dell'acqua, dopo aver perso una parte di un tubo di scarico, che soffiava gas caldo sui radiatori. «L'acqua e l'olio erano a 160° dopo dieci giri», ha detto Clay, l'unico pilota a non essere doppiato.

CARLOS REUTEMANN è stato contento della sua gara, malgrado avesse fatto due testa-coda, permettendo sia a Lauda che a Regazzoni di passarlo. Poco dopo il motore girava solo a undici cilindri, a causa di noie elettriche.

A un giro sono arrivati Reutemann, Laffite, Keegan e Jarier, tutti hanno disputato una corsa costante, senza noie oltre alle gomme, come tutti gli altri. Ci sono stati pochi guasti meccanici, solo due, durante la corsa. La McLaren di Jochen Mass si è fermata dopo 8 giri, quando si trovava in settima posizione, quando si è rotta la cinghia della pompa di alimentazione. La Renault Turbo di Jabouille si è invece fermata con la batteria scarica, e questo per noie con l'alternatore.

RONNIE PETERSON, il quale si è fermato due volte ai box per cambiare gomme, montando infine gli slicks, dopo aver rovinato il più nuovo treno di gomme da

bagnato in tre giri, ha registrato il giro più veloce della gara, ma si è trovato solo in sedicesima posizione al traguardo.

Ha anche provocato commenti arrabbiati da Jacques Laffite, Gunnar Nilsson e Alan Jones. Tutti hanno avuto grosse difficoltà a sorpassarlo, e gli ultimi due sono usciti di pista nel tentativo. «Due volte mi ha spinto fuori pista, quando stavo cercando di passarlo, e infine ho avuto un incidente sul tratto più veloce, dove Ickx ha avuto l'incidente l'anno scorso, nel tentativo di passare», ha detto JONES, il quale avrà bisogno di un nuovo telaio per Mosport.

«Ho avuto gli stessi problemi, e Alan lo ha visto», ha detto GUNNAR NILSSON. Jones è uscito di pista dopo tre giri e Nilsson dopo 17. Non erano affatto contenti.

E neanche John Watson lo era. Aveva cercato il «colpaccio», partendo con gli slicks, insistendo troppo a lungo sul bagnato prima di fermarsi per far montare i pneumatici adatti e poi ha dovuto fermarsi altre due volte per sostituire la gomma anteriore sinistra, che si è consumata molto in fretta. Ancora una volta ciò che prometteva tanto bene per la Brabham è andato a finire male dopo il via.

Anche IAN SCHECKTER ha avuto un incidente, distruggendo il telaio, quando è scivolato fuori pista alla variante. «Ho trovato una pozzanghera d'acqua, e d'un tratto ero solo un passeggero», ha detto Scheckter, la cui macchina è andata a finire nelle reti, rovinando la monoscocca.

DANNY ONGAIS ha fatto un debutto impressionante, salendo dall'ultimo al quindicesimo posto dopo sei giri, poi è uscito di strada nel tentativo di passare la Tyrrell di Patrick Depailler. Fortunatamente il danno si è limitato solo alla sospensione anteriore.

EMERSON FITTIPALDI ha scelto la messa a punto per l'asciutto e ha disputato una corsa misera. I freni anteriori si sono bloccati e la macchina sottosterzava fortemente entrando nelle curve e sovrasterzava nelle uscite.

VITTORIO BRAMBILLA ha iniziato la corsa con molto vigore, correndo in decima posizione, ma poi è uscito di pista al quarto giro, danneggiando il musetto e piegando i radiatori. «Mi trovavo dietro a Niki il quale si è spostato molto lateralmente. Ho alzato il piede per evitarlo, e la mia macchina ha fatto un testa-coda», ha detto al direttore del team Peter Briggs, il quale, dopo una fermata ai box, ha mandato Vittorio fuori per concludere la corsa. Hans Binder è arrivato undicesimo, disputando una corsa costante e Brambilla è arrivato diciannovesimo.

Mentre la pioggia aveva fatto di una corsa che sembrava noiosa una gara emozionante in Austria e a Zolder, a Watkins Glen l'effetto è stato il contrario. Lo slancio all'ultimo minuto di Andretti è stato l'unico momento emozionante di una faccenda tra professionisti, poco interessante per la folla entusiasta.

Jeff Hutchinson

CONTINUAZIONE DA PAG. 20

vicini (la banca austriaca la Romerquelle acque minerali, la Matras-indumenti) per rendere inutili eventuali contestazioni legali della Ferrari.

VENERDI' 7

Il Gran Rifiuto (non piace a Bernie)

Alle 7 del mattino canadesi (ore 12 italiane) Lauda chiama l'ing. No-setto in camera sua e gli dice: «Ho pensato tutta la notte. La mia coscienza ha lottato ed ho concluso che non correrò» (in realtà Lini, nelle prossime pagine, spiega che è una balla. Aveva già deciso). No-setto chiama subito Ferrari e viene deciso di diramare per le ore 17 italiane un comunicato del direttore sportivo da Mosport, che dice testualmente:

«Questa mattina alle ore 7.00 Lauda ci ha telefonato per informarci che, dopo aver riflettuto per tutta la notte, ha deciso di non prendere parte alla corsa. La motivazione avanzata da Lauda consiste nel fatto che lui, campione del mondo, non si sente in condizioni tali da poter vincere. Lauda non ha espresso riserva alcuna nei confronti della preparazione tecnica delle vetture. Egli è a conoscenza che due nuovi motori e due meccanici sono tempestivamente giunti dall'Italia per assisterlo come è sempre stato fatto in passato. E' a conoscenza che qualora la sua macchina in prova non lo avesse soddisfatto, Villeneuve non sarebbe partito per consentire al campione del mondo di onorare il suo recente titolo anche di fronte agli sportivi del Canada».

Un paio di righe successive dicono che la Ferrari prende atto e che correranno Reutemann e Villeneuve.

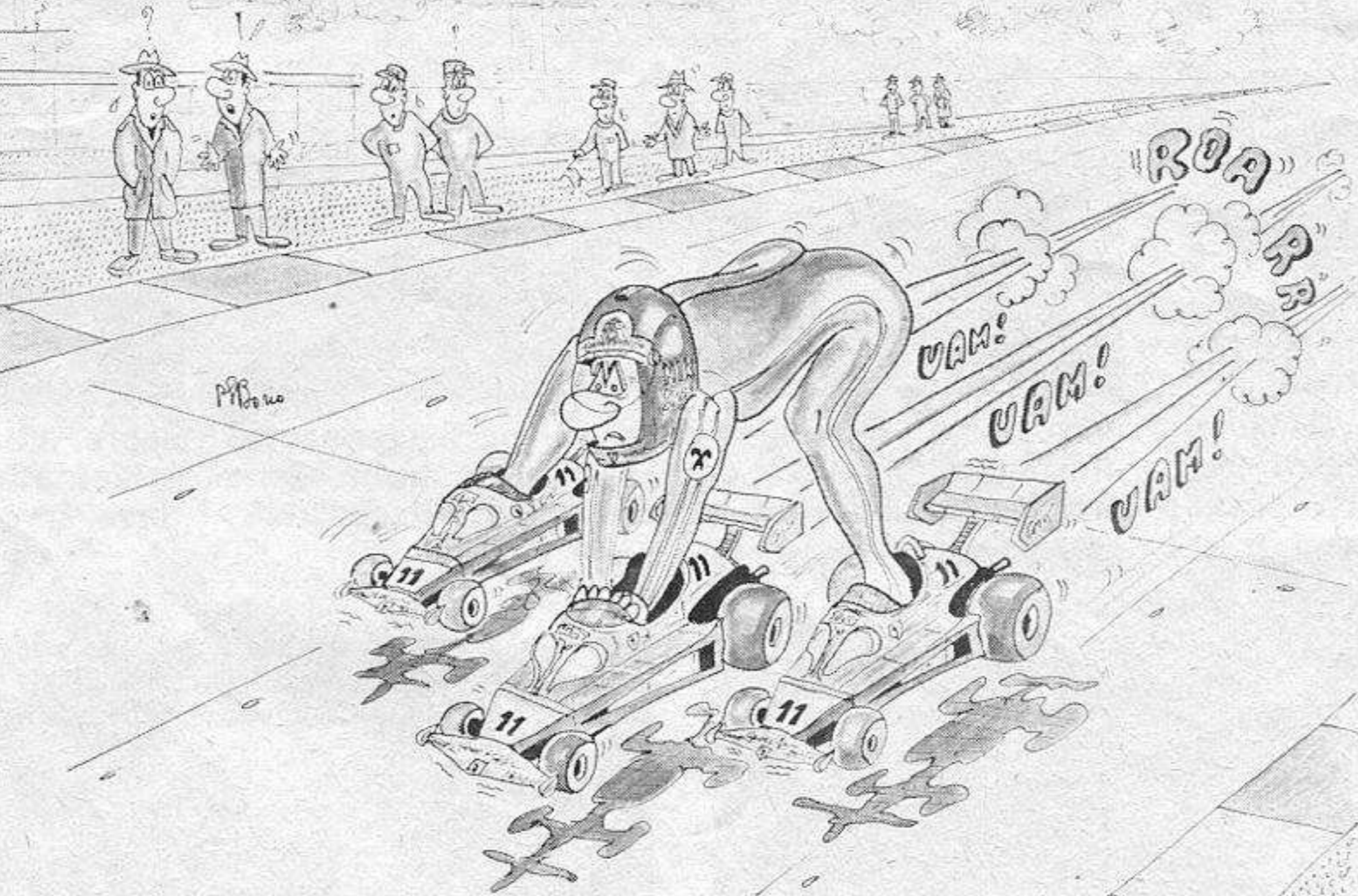
Dal canto loro gli organizzatori canadesi chiamano «per consiglio» Ottorino Maffezzoli a Monza domandando se è il caso di perseguire Lauda per il forfait, sul piano sportivo. Maffezzoli getta acqua sul fuoco, dice che è un problema del contratto FOCA, di lasciar stare. Lauda intanto, preoccupato, fa girare la voce che ha dei disturbi intestinali. Visto mai?

C'è un po' di costernazione nel giro dei giornalisti italiani finora disponibili alle informazioni guidate pro Lauda. «No, questo non lo doveva fare...», «Forse questo ragazzo è un po' troppo complesso...», «Certo che la Ferrari l'ha messo psicologicamente in condizioni difficili affiancandogli subito Villeneuve. In fondo Niki rischia la pelle...» sono alcune delle frasi più contorsioniste che si leggeranno l'indomani.

Senza dire dei fedelissimi austriaci che prendono parti piene (Non avevamo forse anche scritto dopo il licenziamento di Cuoghi e dopo Monza che per Lauda c'era pericolo che gli sabotassero le ruote?). Qualcuno azzarda. Ferrari è ripagato di quello che fece, sul campo, a due campioni del mondo come Phil Hill e Surtees. Ma alla caccia alle streghe e ai contorsionismi mette fine duramente Ecclestone. Prende le parti di Ferrari! «Lauda ha fatto male. Non è stato corretto nei confronti della Ferrari e degli organizzatori che pagano cifre non indifferenti per far vedere in pista gli assi del volante». Toccato... nell'affetto più caro anche il padrino si preoccupa! Forse pensa al suo '78. Anche dalla Parmalat viene quasi un avviso a Lauda: «L'anno prossimo queste cose non dovranno succedere».

Ormai il festival del rifiuto ha toccato il diapason. E' il terzo. Un traguardo da laurea in rifiuto! Come «aprirà» Telesprint il suo settimanale appuntamento, dopo il «courage della paura» dell'ottobre '76, la costola fantasma di maggio, c'è ora «la paura di perdere». Scatta il giorno in cui il campione austriaco potrebbe e dovrebbe dimostrare la certezza del suo valore assoluto. Non certo nei confronti di Villeneuve ma nella sfida diretta, senza l'alibi dei punti-quantità, con Hunt, Andretti e C. proprio nella pista dei veri «pedoni», dove è uscito di strada nel 1974 e si è classificato ottavo l'anno scorso.

Ma Niki conosce altri orgogli. Ha ormai altro per la testa. Si aggira in albergo mentre i suoi colleghi danno vita alle prime prove (drammatiche) a Mosport. Esce Ashley, si ribalta, divelle il guard-rail fissato male come due anni fa. Rimane un'ora in attesa di soccorsi. Stuck urla: «Dov'è Lauda? Chiamate Lauda. Lui che ciancia tanto di sicurezza, lui che è il nostro delegato in FO-



« Per me ha ragione Niki! Partecipare ai G.P. con 3 vetture... crea dei grossi problemi!!! »

CA per la sicurezza, perché non viene qui? Non ha nulla da dire adesso che si è tirato indietro, che correre non lo riguarda?».

Ecclestone non fiata. La responsabilità di quanto avviene in pista è anche sua, che ha fatto svolgere questo Gran Premio che era sub judge proprio per le carenze dei lavori di sicurezza. Due anni fa portarono all'annullamento della prova. Ma l'organizzatore, (ricordate?) aveva fatto bloccare addirittura i premi del Glen '75 per mezzo di un tribunale americano per inadempimento contrattuale. Ecclestone, per sanare il dissidio, aveva dovuto garantire l'anno scorso a Mosport il rinnovo triennale per futuri GP.

Qualche settimana prima di Monza saltò fuori il dubbio-sicurezza. Si dava il GP Canada per cancellato, dovevano andare degli ispettori CSI, che però non andarono. Così si è corso in queste condizioni. Hanno tenuto tutti a coprire il marcio, con i due pesi e due misure dei diktat sicurezza, che vengono buoni solo se ci son soldi da spillare!

Stuck urlava, Lauda però ormai non era più in albergo. Era tornato nella fabbrica di aerei a definire l'acquisto del jet da due miliardi. Poi la sera l'attendeva l'aereo di linea per il ritorno in Europa. Non andrà, è ovvio, nemmeno in Giappone. Ormai non ci sono dubbi: scorre il latte nelle sue vene.

Marcello Sabbatini

GIÀ IN CORSO TRATTATIVE CON TEAMS PER IL '79

Torna con motori MASERATI in F.1

MODENA - Il mondo della F. 1 è in fermento ed il caso Lauda sta accentrando su di sé molte attenzioni che distolgono l'interesse da ventate di «nuovo» che potrebbero rendere la massima formula molto appetibile per il prossimo futuro. Da qualche tempo si mormorava che qualcosa stesse bollendo nel pentolone modenese e dopo parecchi «si dice» non è azzardato pronosticare un ritorno della Maserati nella massima espressione agonistica delle 4 ruote. Sì! Avete proprio letto bene: la Casa del Tridente sta prendendo in esame l'op-

por, portino ad un effettivo rientro diretto.

«Non possiamo certo smentire di avere avuto dei contatti — ci ha detto un dirigente della Maserati — ma è ancora prematuro trarre delle conclusioni. Ci hanno interpellato. Hanno esposto le loro richieste, hanno gettato le basi per creare un nostro interesse e noi cerchiamo di esaminare la faccenda secondo tutti i vari lati del problema. Ci siamo riservati di dare una risposta e non abbiamo assolutamente chiuso il discorso che può essere molto interessante anche a livello produttivo e per mantenere un adeguato livello di contatto tecnico avanzato».

«Questo eventuale rientro lo possiamo pronosticare a lunga scadenza oppure i tempi sono più avanzati?».

«La richiesta poteva interessare tempi brevi, anche il '78 tanto per intenderci, — risponde —. Non siamo certo in grado di esaudire la richiesta in tempo per la stagione '78 perché non c'è il tempo materiale per potere realizzare un motore in grado di essere ai massimi livelli. Dobbiamo ricordare che la Maserati è stata una delle fabbriche più importanti del settore e pertanto se si decide di rientrare bisogna farlo con le carte in regola. Rendere un motore competitivo non è un gioco da ragazzi ed occorre del tempo. Le bolle di sapone le sanno fare tutti ma se scoppiano non rimane niente. Anche la situazione contingente della ditta richiede un rilancio ed un errore da imputarsi alla precipitazione può mandare in fumo gli sforzi che si stanno facendo per riconquistare le posizioni del mercato».

«Parlando di tempi in termini reali?».

«Entro la fine dell'anno presumo che verranno prese le decisioni inerenti al programma e poi sarà necessario almeno tutto il '78 per consentirci di effettuare una esplorazione riguardante almeno le soluzioni relative alla aspirazione: atmosferica o forzata, avendo in quei termini già deciso l'architettura del motore. Se si prendono gli impegni, saranno per il '79 anche se ci sembra ovvio un qualche contatto tecnico, per un confronto, entro la fine della prossima stagione».

«Avete già esaminato alcune possibilità inerenti al numero dei cilindri e alla posizione delle bancate?».

«Anche con i diretti interessati si è parlato di quali potrebbero essere le soluzioni migliori. La loro prima richiesta riguardava in pratica il motore a 12 cilindri del '66 opportunamente ringiovanito. Noi invece abbiamo rispolverato anche altre soluzioni: 8 cilindri e 6 cilindri che ci riconduce più vicino nel tempo alla utilizzazione sulle Ligier Maserati del '73-'74. Si sono abbozzati dei discorsi anche con i tecnici e qualche idea è stata messa sotto forma di schizzo».

Che tale opportunità abbia trovato un fertile terreno in Alejandro De Tomaso ed anche tra i tecnici della Maserati non dovrebbe creare meraviglia visto che solo ragguagli economici hanno sempre consigliato De Tomaso a rinunciare alle competizioni sia nel settore auto che moto. In questo caso l'opportunità di effettuare ricerche avanzate, creare una immagine sportiva della Casa, ed assicurare una continuità di lavoro, in una diversificazione produttiva, potrebbero anche interessare i partners dell'industriale italo-argentino che attualmente lo affiancano nella conduzione economica dell'azienda.

Alessandro Stefanini